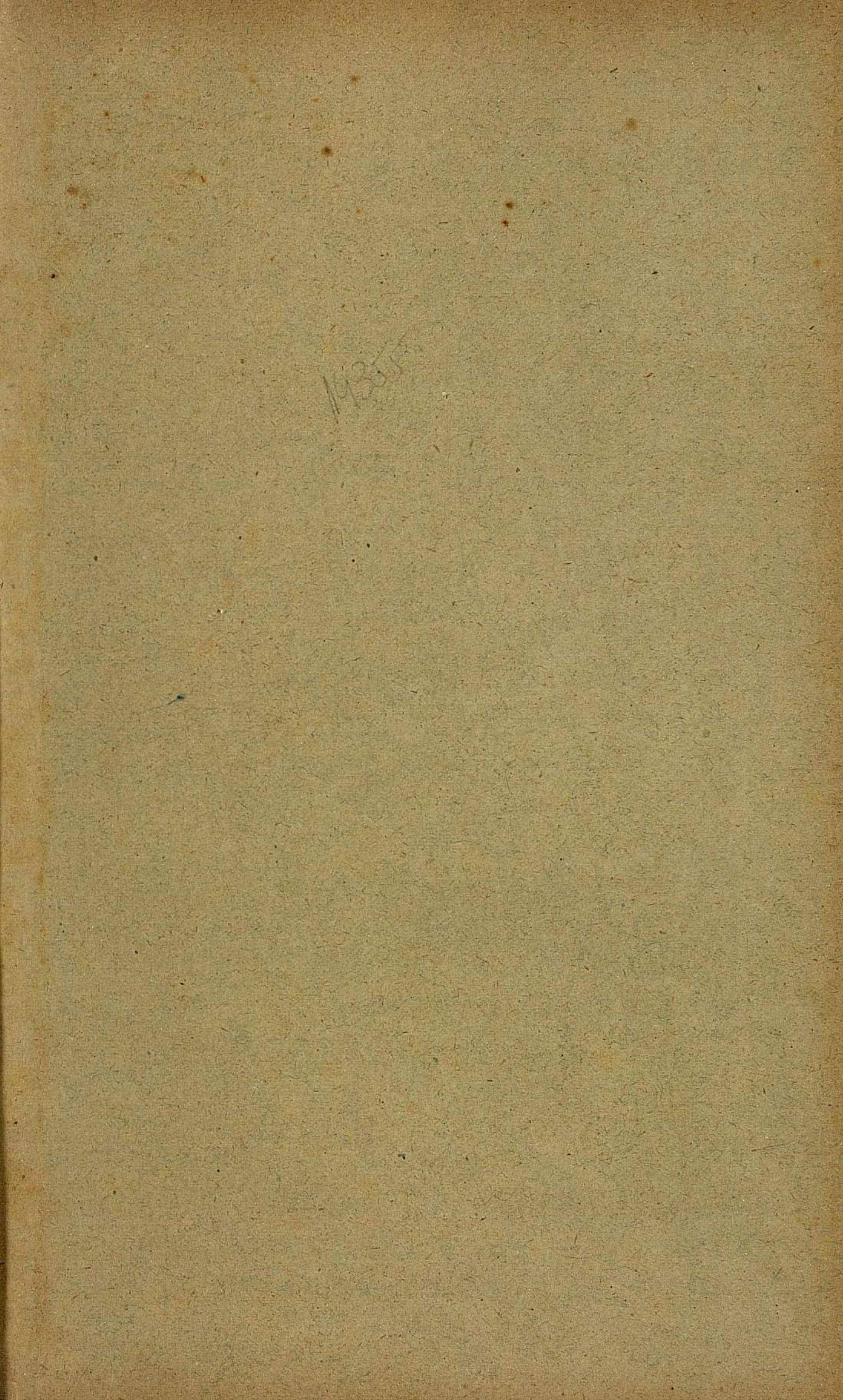




ALGUNOS

NAUFRAJIOS

OCURRIDOS

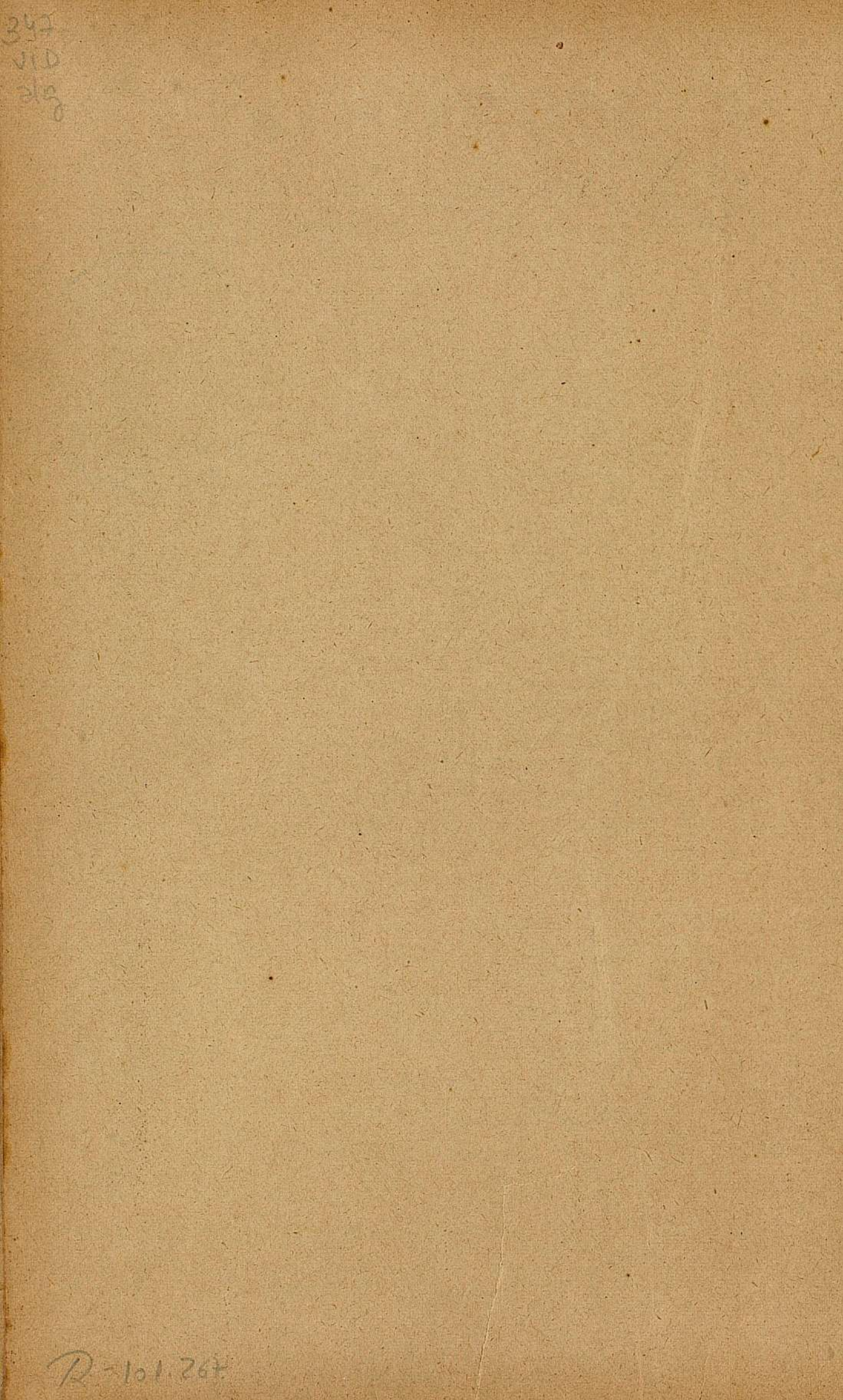
EN LAS COSTAS CHILENAS

DESDE SU DESCUBRIMIENTO HASTA NUESTROS DIAS

POR

FRANCISCO VIDAL GORMAZ
Miembro de la Facultad
de Ciencias Físicas i Matemáticas de la Universidad de Chile,
de las Sociedades de Jeografía de Paris i Madrid; Caballero de la Orden
de San Lázaro i San Mauricio, de Italia;
condecorado con las palmas de Oficial de Instruccion Pública
de Francia; Correspondiente de la Real Academia
de la Historia, de Madrid etc.

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA ELZEVIRIANA
1901







INTRODUCCION

Cábenos declarar que una parte de estos apuntes habian sido ya publicados en la *Revista de Marina* de Valparaiso, tomo X, pájinas 141 a 181, aunque de una manera somera i trunca, i que la presente publicacion salva en parte aquellos vacios, en cuanto lo permiten las crónicas, narraciones de viajes i manuscritos que hemos podido consultar, tanto en el Archivo de la Real Audiencia, como en el de la Capitania Jeneral, del Consulado etc., etc., i *El Mercurio* de Valparaiso, diario el mas noticioso i atento a todos los siniestros que ocurrian en nuestro litoral (desde el año de 1827), obedeciendo al propósito mercantil a que debió su orijen, fundado por don José Santos Tornero, oriundo de España.

Estos apuntes, que alcanzan hasta nuestros dias, son el resultado empeñoso de colectar cronolójicamente los siniestros en nuestro litoral i sus mares cercanos, sin la menor pretension de ser completos, que bien persuadidos estamos de que la estadistica de los siniestros marítimos ocurridos en las costas de Chile no ha comenzado aun, lo que lamentamos mui de veras, no

sin sonrojarnos por la incuria que nos ha dominado en esa materia.

Toda persona que se preocupe de un ramo cualquiera de la administracion en sus múltiples manifestaciones prácticas, se encuentra entorpecida a cada paso por la deficiencia de la estadistica, causa por qué no deberá estrañarse que este pequeño ensayo sobre los siniestros marítimos sea por demas incompleto i falto de aplicaciones útiles, como las habria puesto de manifiesto una estadistica correcta.

A los primeros siniestros ocurridos a las naves de los descubridores i conquistadores, cuyos recuerdos conservan las crónicas, que guian débilmente nuestros pasos para dar forma a las investigaciones, les siguen los acaecidos a las naves de los esploradores encargados de completar la hidrografía i conocimientos de las comarcas que pretendian ocupar aquéllos para dilatar sus dominios; continuando en seguida los naufrajios ocurridos a las naves del comercio marítimo, i en ocasiones a las armadas en guerra o de tránsito, por diversos motivos; pero la relacion de estos sucesos es las mas veces tan pobre de datos o de informaciones de la verdad, que nos dejan en la incertidumbre, cuando no del todo a oscuras, sobre las causas del siniestro.

Con la proclamacion de la independencia de la República, se inició el comercio marítimo para todas las banderas que afluian a nuestras costas en demanda del intercambio de sus productos, i los siniestros se aumentaron en proporcion al mayor número de naves que concurrian.

En tiempo de la colonia el arte de la arquitectura naval solo se hallaba en mantillas en la costa occidental de Sud-América, desde Guatemala hasta Chiloé i las made-

ras de que se servian los constructores regaban con su sávia todo el trayecto que mediaba entre el bosque en que aquellas se labraban i las gradas en que se ponia la quilla, resultando con frecuencia que muchas de las naves se encontraban inútiles ántes de que fuesen botadas al agua, continuando despues la obra de destruccion el *teredo navalis*, broma o polilla de mar, tan abundante en las aguas del Pacífico.

Con los antecedentes que preceden es fácil esplicarse la frecuencia con que tenian lugar los siniestros marítimos: en muchos casos queda constancia que una nave habia dejado un puerto con destino a otro i nunca se sabia de su suerte o el lugar en que habia naufragado; i estos siniestros totales i anónimos fueron mui comunes en la época colonial i no raros en la presente. Mas, en los tiempos que corren, siendo mejores las naves, mas instruidos sus capitanes i pilotos i mas espertas las tripulaciones, i mucho mejor conocidos los mares, estos siniestros se han hecho ménos frecuentes con relacion al número de naves que recorren nuestro litoral.

Los primeros astilleros organizados por los conquistadores fueron implantados en Guatemala i Panamá; les siguieron los de Guayaquil, Paita, Sechura i Callao, i, finalmente en las costas de Chile, Coquimbo, Papudo, Concon, Valparaiso, Maule, San Vicente, Valdivia, Rio Bueno, Ancud i algunos lugares del interior en el archipiélago de Chiloé, i tambien en el Estrecho de Magallanes i canales occidentales de Patagonia. En el curso de estos apuntes se citan los astilleros ocasionales improvisados por los náufragos i tambien en la costa oriental de la Tierra del Fuego, como medio de poner en salvo sus vidas i regresar al puerto de salida o aportar a una rejion de recursos.

Entre los siniestros totales que nos ha sido posible apuntar, algunos han sido medianamente detallados i

dan razon de las causales que los motivaron, i arrojan alguna luz para los hombres de estudio de la profesion; hacen conocer la lei a que obedecen las corrientes litorales i las causas que suelen motivar sus irregularidades; el jiro de los vientos tempestuosos, i, en fin, del equipo de las naves, del lastre, condiciones de la carga, etc., etc.; mas, todo esto desaparece ordinariamente por la falta de informaciones que suministran las autoridades marítimas i de la publicacion correcta i oportuna que de ellas se hace, para conocimiento del público i de las personas que desean darse cuenta de las causales que los motivaron.

En el curso de estos apuntes se podrá notar la seriedad con que procede la Corte Naval Inglesa al dar cuenta de los naufrajios que ocurren a las naves de su bandera, de la exactitud de sus informaciones i de las luces que ofrecen las evidencias que resultan de sus fallos.

Ultimamente nos ha sido grato imponernos de algunas ideas emitidas en la *Revista de Marina* (1), donde se insinua la conveniencia de organizar oficialmente una Corte Naval permanente, que investigue i juzgue los siniestros marítimos que ocurren a las naves de nuestra marina mercante, que establezca las causales del siniestro, falle o absuelva dentro de ciertas atribuciones, haciendo notar a la vez nuestras deficiencias en materia de servicio naval, sus garantías i mejor atencion que debe prestarse al comercio i a la navegacion jeneral, algo descuidada a la fecha.

Lo repetimos. No pretendemos ser completos ni mucho ménos hacer literatura, ni cautivar la atencion de los lectores con descripciones trájicas o dramáticas de los variados naufrajios de que tratamos; pues de ordinario dejamos hablar a los testigos de ellos, a los cronistas

1. Tomo XXIX, núm. 169, páj. 3 del 31 de julio de 1900.

i a los mismos náufragos, segun lo espresan las informaciones. Solo buscamos la verdad, procurando deducir de los siniestros algunas lecciones técnicas i prácticas que sean de utilidad a los navegantes, armadores i tambien para nuestras autoridades marítimas, tan poco cuidadosas de la estadística i conveniencia de consignar las causales de los naufrajios.

Por otra parte, el estudio de los siniestros marítimos forma por sí solo una rama de la historia del país, que no debe quedar relegada al olvido o bajo el polvo de los archivos, i si por hoi ha sido descuidada, es justo bosquejarla i llamar hácia ella la vista de la presente jeneracion para el estudio i aprovechamiento de las lecciones que ofrecen sus variados incidentes, múltiples e inesperados sucesos que dan orijen a los naufrajios.

Del estudio de los naufrajios, aunque tan incorrectos como el presente, se desprenden muchas lecciones para el marino jóven, haciéndolo reflexionar respecto a las medidas adoptadas por los capitanes i pilotos que se han visto obligados a sostener variadas luchas con los elementos i los fenómenos, tambien variados, que se presentan en la vida de mar, que dan orijen a los siniestros marítimos. Así el marino jóven que se encuentre en casos semejantes, recordará los variados procedimientos empleados anteriormente e ilustrará su juicio para obrar con discernimiento i mejor correccion en defensa de su nave i de la vida e intereses que le están confiados.

Chile, pais esencialmente marítimo desde su orijen, se encuentra familiarizado con el tecnicismo náutico, i a sus hijos mas o ménos ilustrados, no les es estraño ese mismo tecnicismo pintoresco i elocuente que escuchan con cariño como un lenguaje que les es propio i que oyen desde la infancia. I es por esto que no tememos abusar, copiando las descripciones marítimas tales cuales

ellas resultan con el tecnicismo que es propio a los hombres de mar.

Bien habriamos podido evitar en parte el tecnicismo náutico; pero nos ha sido imposible hacerlo, por no desfigurar los hechos i caer en esplicaciones engorrosas, mas molestas aun que el mismo tecnicismo, siempre que éste no sea rebuscado, como suele acontecer en algunas ocasiones.

Muchos miraran como de poco interes el contenido i objeto de estos apuntes, por no hallar en ellos narraciones como las que se leen en los naufrajios célebres que se consignan en algunas obras francesas e inglesas, en que se ha buscado principalmente el solaz o el halago del espiritu; las impresiones fuertes, en contraste con la entereza i calma aparente del hombre de mar, en lucha con los elementos, a veces irresistibles e indomables; mas, es preciso tener en cuenta que estos apuntes no estan destinados a tal propósito, i que ellos se relacionan con los naufrajios i las causas que los han motivado, siempre que las pruebas evidentes lo permitan.

Pero tambien es conveniente dejar constancia de cómo se provee nuestra marina mercante nacional para hacer el cabotaje i aun para la navegacion jeneral o de altura.

Si consultamos las procedencias o lugares de construccion de las naves que ingresan a nuestra marina mercante, en cuanto a barcos de vela, resulta que casi todos ellos son de orijen europeo o norte-americano, que han efectuado su último viaje a nuestras costas, i que al rendir su jornada, algo maltratados al doblar el cabo de Hornos, se les declara incapaces de volver al Atlántico o se dan por inútiles para verificarlo, vendiéndose en remate público, a bajo precio.

De esta manera algunos de nuestros armadores se hacen de carcamanes o canastos que, sin una carena séria, dedican al cabotaje en la costa occidental de Sud-

América; pero se hace aun mas notable que, al paso que esas naves se envejecen i maltratan, se las dedican al acarreo de las maderas de la rejion austral del pais hácia los puertos del norte, i en muchos casos tales naves dejan el puerto de salida solo a média carga, so pretesto de llevarlas al norte para que sean carenadas, i sucumben en alta mar. Podriamos citar numerosos casos que confirman este aserto; mas no lo hacemos, porque en el curso de estos apuntes resaltan los siniestros ocurridos por la vetustez de las naves i su falta de carena.

Entre las muchas causas denunciadas por los siniestros marítimos i lo que demuestran los hechos, se hace notar la falta de amarras apropiadas al tonelaje bruto de las naves para las rejiones que frecuentan, i a veces la pobreza o vetustez del aparejo i su velámen; pues los desarbolos son frecuentes, i el dar al traves sobre las costas, por falta de velámen, no es ménos frecuente a las naves del tráfico del litoral de las provincias de Llanquihue i de Chiloé.

Nuestra lejislacion marítima no es mui deficiente; pero ocurre muchas veces que sus disposiciones son burladas por los armadores, los capitanes i por la induljencia de algunas autoridades marítimas que, faltando a lo prescrito en los reglamentos, dejan salir a navegar a las naves sin los requisitos mas elementales que prescriben aquellas disposiciones; i en muchos casos sin las embarcaciones menores mas indispensables i apropiadas, como ha ocurrido en varios casos, que recuerdan estos apuntes.

Comparando los siniestros de algunas naves, mui especialmente de balandras, pailebotes i goletas, que hacen el tráfico de cabotaje, algunas de 40 i aun de mas de 80 toneladas gruesas, se nota con frecuencia que no se hallan consignadas en los cuadros de la matrícula de la marina mercante nacional, que publica anualmente la *Memoria de Marina*. Estas naves son comunmente cons-

truidas en el pais, con la madera de sus bosques, llevan nuestra bandera i a veces la de alguna de las repúblicas Centro-americanas o de alguna nacion de Europa, por lo que, al anotar los siniestros, no siempre es dable consignar su arqueo ni lugar de construccion. Omisiones como éstas son dignas de llamar la atencion de nuestras autoridades marítimas, para ponerles remedio; i entónces verá el pais que la construccion naval en Chile no ha decaido, como ordinariamente se cree; pues nuestros astilleros trabajan incesantemente i son los proveedores de las pequeñas naves que hacen el cabotaje en nuestras costas, las del Perú i Ecuador, no ménos que de las embarcaciones de carguío empleadas en nuestros puertos i los del Perú.

Se hace ya necesario prestar mas atencion a esta rama de la estadística jeneral, cuya incorreccion no habla en nuestro favor, haciendo vivir al pais engañado por nosotros mismos. Las autoridades marítimas del litoral podrian sin dificultad alguna salvar este vacío, comunicando a la autoridad central, anualmente, el movimiento de los astilleros existentes en su jurisdiccion, el número, clase i arqueo de las naves que se botan al agua, las que hayan sido matriculadas, izado bandera estranjera, salido con pasavante etc., etc. Entónces veríamos con satisfaccion que la construccion naval en Chile, si bien de embarcaciones menores i medianas, no ha decaido, i mui por el contrario, que se desarrolla rápidamente, i hasta tal punto que la navegacion en las rejiones australes se hace casi esclusivamente por medio de naves construidas en la comarca i con las maderas que abundan en sus bosques.

Las maderas del pais que se usan en la construccion naval, que no es del caso enumerar ni entrar a su calificacion, son mui variadas i se emplean convenientemente en sus múltiples aplicaciones prácticas i al objeto a que se dedican las construcciones.

Se ha dicho i se sostiene que ellas no son de duracion, i que las naves construidas con nuestras maderas son débiles i que su estructura se descompone en breves años; mas esto no es verdad. Es cierto que las maderas no son cortadas en la época conveniente (las menguantes de otoño), i que no se curan como lo aconseja el arte naval i que es comun labrar las piezas en el bosque vecino para aplicarlas inmediatamente en la construccion, sin darles tiempo a llorar su sávia ántes de formar parte del cuerpo de la nave.

Sin embargo, las embarcaciones que se construyen en los astilleros del litoral chileno alcanzan larga vida i se habla de muchas que pasan de un cuarto de siglo a flote en las aguas del Pacifico. Estas naves, sin embargo, son construidas ordinariamente por aficionados en el arte naval, siendo mui pocos los constructores especialistas, que podriamos enumerar i aun dar sus nombres, esparcidos desde Valparaiso hasta Punta Arenas de Magallanes. Los demas, que son muchos, solo son aficionados, mui especialmente en el archipiélago de Chiloé i sus rejiones abrigadas.

Esto nos hace recordar la poca atencion que se presta a la construccion naval por parte de nuestro Gobierno. Se atiende a la agricultura, a la instruccion jeneral, a la Escuela de Artes i Oficios, a la mineria, a las profesiones liberales i hasta a la Escuela de pilotines, cuando aun no tenemos un astillero nacional en que se enseñe la arquitectura naval que dirija e ilustre a la poblacion ribereña en la arquitectura náutica i demas operarios del ramo naval, vasta poblacion entregada a su espontáneo desarrollo.

Un astillero oficial instalado convenientemente i con el personal de maestros indispensables, podria satisfacer ventajosamente las necesidades del Estado en cuanto a embarcaciones medianas i menores de la escuadra, de los resguardos marítimos, de las gobernaciones maríti-

mas; formaria ademas obreros instruidos, constructores competentes que, al derramarse por el litoral, llevasen el buen gusto i sus conocimientos a todas las costas de la República, mui especialmente a la rejion insular, donde la viabilidad es esencialmente marítima i de la cual dependen su grandeza i prosperidad positivas.

En el momento actual, cuando se despliega cierta actividad por colonizar los archipiélagos del sur i la rejion continental adyacente que es de mayor porvenir, se hace necesario protejer el arte de la construccion naval, como medio de perfeccionar la viabilidad, garantir la navegacion por medio de embarcaciones mas apropiadas i de abrir un gran mercado a las necesidades de esas comarcas.

En esas rejiones, la agricultura nunca será de gran valor, a no ser en localidades mui especiales, aun desconocidas, concretándose sus habitantes especialmente a la navegacion, a la pesca, a la labranza de maderas, a la ganaderia, a las várias industrias que habrán de tener vida en la rejion continental. Chiloé, a no dudarlo, está llamado a servir esas necesidades que comienzan a nacer i que mui pronto habrán de formar una verdadera riqueza nacional.

Un astillero modelo organizado en forma conveniente, como las escuelas de agricultura etc., produciria en las rejiones australes una revolucion saludable, donde los hijos de Chiloé son desde su orijen hombres de mar, constructores, carpinteros de ribera, calafates etc. Esa poblacion solo quiere luz i ejemplos que imitar, para mejor desarrollar sus facultades, i mui luego la veriamos innovar i dar libre vuelo a sus facultades injénitas.

I sirva de ejemplo, aunque olvidado por casi todos los chilenos, que la goleta *Ancud*, construida en las playas de Chiloé i con las maderas de sus bosques cercanos, fué la embarcacion con que el capitan de fragata de la marina nacional, don Juan Guillermos, tomó posesion del Estrecho de Magallanes a nombre de nuestro Gobierno

en 1843. Esa embarcacion, netamente nacional por su nombre, sus constructores i las maderas que la constituian, bien merece un astillero naval que adelante la arquitectura, eduque a los hijos de Chiloé i que eternice con el nombre de la gloriosa goleta que defendió aquel territorio contra las intenciones de una poderosa nacion europea que lo deseaba para sí, pero que la *Ancud* ganó por algunas horas, conservando la integridad de esa comarca, hoi tan floreciente (1).

De algunos de los siniestros ocurridos en nuestro litoral se deduce que hai falta de estudio referente a las corrientes litorales en marcadas rejiones de las costas chilenas, haciéndose notar mui especialmente en las inmediaciones de la isla Mocha i costa continental del oriente, en las cercanias del rodal de Rapel, en la costa de Coquimbo entre punta Lengua de Vaca i el cabo Bascuñan, en la de Atacama entre punta Dallas i el morro de Copiapó, i asimismo en otras várias localidades, en que el fenómeno de las corrientes suele desarrollarse con mas o ménos intensidad, que desgarita los buques i da orijen a siniestros marítimos mas o ménos dolorosos; pero es justo consignar aquí que en algunas ocasiones los capitanes, buscando su defensa despues de un siniestro, achacan a las cartas hidrográficas su poca correccion o a ciertos fenómenos físicos o astronómicos, perturbaciones tales que dan orijen a los naufrajios. Pero suele suceder tambien, al investigar las evidencias, que se halla de manifiesto que el hombre aislado es mas falible i que sufre paralojizaciones tan abrumadoras a

1. Nuestro distinguido historiador don DIEGO BARROS ARANA, ha escrito un notable artículo que titula: *La fundacion de una colonia chilena en el Estrecho de Magallanes en 1843*, que termina así: «Al escribir estas pájinas, hemos querido solo referir cómo la actividad que el Gobierno de Chile puso en 1843 para ocupar el Estrecho de Magallanes, salvó al pais de una gravísima complicacion internacional.» Este se publicó en *El Ferrocarril* de Santiago, núm. 13764, del 26 de diciembre de 1899.

veces, que no resisten a una investigacion severa con los elementos a la mano i en ocasiones con los mismos datos que suministran para su defensa.

Bueno es insistir en la conveniencia de adelantar nuestra hidrografia, prestando atencion al estudio de las corrientes litorales i a las causas que dan orijen a sus irregularidades; pero seria mas prudente i de consecuencuencias mas positivas, recomendar a los capitanes una severa vijilancia cuando recorren costas que ellos suelen calificar de «no esclarecidas,» con tiempos brumosos o foscos, como ocurrió al capitan del vapor frances *Ville de Metz*, en 1886, que naufragó en la costa de Coquimbo, un poco al sur de Sarco.

No quéremos multiplicar estos ejemplos, aunque nos seria fácil sacarlos de estos apuntes. Respetamos las desgracias ajenas, tan frecuentes a la jente de mar i tan dolorosas a veces, como ocurre en los siniestros marítimos, casi nunca con dañado propósito i de ordinario por fuerza mayor, exceso de confianza, error de rumbo etc.

Finalmente, lo repetimos, no pretendemos haber alcanzado a formar una estadistica completa de los siniestros marítimos ocurridos en las aguas de Chile; pero si esperamos que esta publicacion habrá de contribuir en parte a que se preste mas atencion a la estadística de los siniestros, como a una rama de la historia nacional.

Santiago, enero 1.º de 1901.





ALGUNOS NAUFRAJIOS

OCURRIDOS

EN LAS COSTAS CHILENAS

DESDE SU DESCUBRIMIENTO HASTA NUESTROS DIAS.

1520

NAO «SANTIAGO.»

El hidalgo portugues Hernando de Magallanes obtuvo del emperador Cárlos V el equipo de cinco naves i el comando de ellas, para emprender un viaje a las islas Molucas en busca de un paso por el sur del continente americano.

Lista la flotilla, salió de San Lúcar de Barrameda el 20 de setiembre de 1519. Se dirijió primero a Tenerife i luego al Brasil, donde tomó puerto en Santa Maria el 13 de diciembre. Continuando su viaje al sur, surjió en el Rio de la Plata el 10 de enero de 1520, procediendo en seguida al reconocimiento de la costa, en lo que ocupó un mes estudiando su desembocadura.

De aquí siguió siempre al sur inspeccionando minuciosa-

mente la costa de la Patagonia, i el 21 de marzo surjió en el puerto que llamó San Julian; i como viese que éste era seguro, resolvió esperar en él un tiempo apropiado para proseguir su empresa, i envió a la nao SANTIAGO, la menor de su escuadrilla, que comandaba Juan Serrano, para que reconociese la costa hasta cierto número de leguas adelante, previniéndole que si no hallaba estrecho, se volviese. Halló a 20 leguas un hermoso rio de una legua de ancho, a quien llamó Santa Cruz; i continuando después el reconocimiento, el 22 de mayo, bajo la fuerza de un temporal, se le rifó todo el velámen, le faltó el timon, i la SANTIAGO dió al traves en la costa tres leguas al sur de dicho rio, salvándose toda la jente, que eran 37 hombres, escepto el esclavo de Juan Serrano llamado Juan Negro, que se ahogó. Los náufragos regresaron por tierra al puerto de San Julian, atravesando el rio Santa Cruz i comiendo durante el tránsito yerbas i mariscos, cuando los hallaban, padeciendo frios, debilidad i trabajo. Magallanes los ausilió con vino, pan i otros artículos, repartiéndolos en seguida en los demas buques. Envió a recojer los restos del naufrajio, logrando sacar los aparejos i las mercaderias que llevaba la SANTIAGO. Juan Serrano fué nombrado en seguida capitan de la nao CONCEPCION.

La nao SANTIAGO era del porte de setenta i cinco toneles, o sean noventa toneladas modernas. [1] Esta nave, es, pues, la primera que haya naufragado en la costa austral de Sud-América, tomando posesion con su quilla de la árida comarca que denominaron Patagonia.[2]

En el puerto San Julian ocurrió el primer motin de los subalternos contra el jefe superior de la escuadrilla. Magalla-

---

1. «*Tonel.* Unidad de medida de capacidad de un buque, de la cual usaban antiguamente los vizcainos, así como los sevillanos de la carrera de Indias empleaban la tonelada; pero doce de éstas hacian diez *toneles*, resultando un veinte por ciento de aumento en las *toneladas*, esto es, en el número total de las que media un buque.» *Dic. Marit. Español*, Madrid, 1831.

2. Al llamar árida la Patagonia nos referimos a la rejion litoral, que fué la parte reconocida por Magallanes i sus compañeros.

DE UN CUADRO DE O. W. BRIERLY



LA ESCUADRILLA DE HERNANDO DE MAGALLANES
al descubrir el Mar Pacífico, el 27 de Noviembre de 1520.

Helio. Imp. del Universo

nes hizo pronta i cruenta justicia en los primeros cabecillas, que «hizo descuartizar en tierra con pregon de traidores» i abandonó en ella a Juan de Cartajena i al clérigo Pedro Sanchez de Reina, que habian procurado amotinar la jente. Así, pues, espiaron sus culpas en árida comarca i fueron a la vez los primeros colonos europeos de Patagonia.[3]

Hernando de Magallanes continuando empeñoso su propósito de hallar un paso al sur del continente, descubrió el estrecho que lleva su nombre; lo recorrió en toda su lonjitud con sin igual fortuna i desembocó al Mar del Sur, que mas tarde denominó Pacífico, el 27 de noviembre de 1520. La escuadrilla gastó 20 dias en recorrer la lonjitud total del estrecho, despues de perder algunos de éstos en busca de la nao San Antonio, que comandaba el piloto Estéban Gomez, que habia desertado i vuelto a España. Magallanes siguió viaje con las naves Trinidad, Concepcion i Victoria.

Magallanes denominó al estrecho con el nombre de Todos los Santos i estimó su lonjitud en 100 leguas de 17.5 al grado, o sean 114.86 leguas modernas. Sesenta años mas tarde, Pedro Sarmiento de Gamboa recorrió el estrecho desde el Mar del Sur hasta el Mar del Norte i lo estimó a su vez en 110 leguas antiguas o sean 131.43 de las de 20 al grado.

En la isla Buhol quemaron la nave Concepcion por escasez de jente; la Trinidad quedó en Tidor i la Victoria arribó a San Lúcar de Barrameda, su punto de salida, el 6 de setiembre de 1522, con 18 tripulantes, siendo la primera nave que diera la vuelta al mundo, al mando de Juan Sebastian de Elcano. Magallanes habia sido muerto por los naturales de la isla Mactan, del archipiélago de los Ladrones, el dia 27 de abril de 1521.

---

3. Martin Fernandez de Navarrete, *Viajes i descubrimientos*, etc., tomo IV, pájs. 28 a 50.

1526

«SANCTI SPIRITUS.»

El emperador Cárlos V, sin preocuparse mucho de las reclamaciones que habia entablado el Portugal por los avances de España hácia las Indias i deseoso de tomar posesion de las islas Molucas, mandó equipar una escuadrilla de siete naves en el puerto de la Coruña en 1525, i poniéndolas al mando del comendador de la Orden de Rodas, Frei Garcia Jofré de Loaisa, la despachó para las islas Molucas por la via del estrecho que cinco años antes habia descubierto el infortunado portugues Hernando de Magallanes. La flota llevaba como segundo jefe al capitan Juan Sebastian de Elcano i asimismo a otros oficiales que habian hecho el viaje con Magallanes en 1520, como medio de garantizar el feliz éxito de la empresa.

En efecto, en la tarde del 22 de julio de 1525 salió la escuadrilla del puerto de la Coruña, tomando la derrota de los pilotos que la habian precedido; tocaron en la isla Gomera, una de las Canarias, i mas tarde en San Mateo, dirijiéndose despues a las costas del Brasil; reconocieron el placer de los Abrolhos, siguiendo para Magallanes, i despues de varias contrariedades arribaron al rio Santa Cruz. Continuando la derrota, tomaron el rio Gallegos por la boca del estrecho, donde encallaron algunas naves con marea baja; pero, creciendo ésta, pudieron flotar i hacerse mar afuera en demanda de Magallanes.

En la tarde del 14 de enero de 1526, la escuadrilla de Loaisa doblaba el cabo de las Virjenes i entraba al estrecho, surjiendo en la parte occidental de la punta Miera o Dungenes de hoi dia; pero a la media noche les pegó un fuerte ventarron del SO. al OSO., i la nao Sancti Spiritus, de 290 toneles, 240 toneladas modernas, que mandaba Juan Sebastian de Elcano, dió al traves sobre la costa, destrozándose completamente.

Al ponerse en salvo los tripulantes se ahogaron nueve hombres, i entre ellos el contador de la nave, Diego de Estrella, salvando el resto del equipaje mui maltratado.

La mar arrojó a la costa parte de la carga, lo que permitió a los náufragos tener algunos recursos i levantar en el lugar del naufrajio una cruz construida con los mástiles de la nave, en la cual pusieron la sencilla inscripcion:

AÑO DE 1526,

cruz que hallaron mas tarde los tripulantes de la espedicion de Simon de Alcazaba el 18 de enero de 1535, i Alonso de Camargo en 1540, 14 años despues del naufrajio del SANCTI SPIRITUS.

La escuadrilla de Loaisa fué arrojada al Atlántico por la tormenta, i vuelta a embocar el estrecho se ocupó en salvar a los náufragos de la nave de Elcano. Volvió a ser arrojada mar afuera por otra tormenta, perdiéndose dos de las otras naves con todos sus tripulantes. Estas fueron la ANUNCIADA, del porte de 204 toneladas, al mando de Pedro de Vera, i la SAN GABRIEL, de 156 toneladas, al comando de don Rodrigo de Acuña.

Así como la escuadrilla de Hernando de Magallanes dió lugar al primer naufrajio un poco al sur de la desembocadura del rio Santa Cruz, así tambien la de Frei Jofré de Loaisa dejó la nao SANCTI SPIRITUS en la boca oriental del Magallanes, afianzando la posesion del estrecho.

De las cuatro naves restantes, una corrió al sur i alcanzó hasta la latitud de 55°: i a su regreso dijo: «que le parecia que allí era acabamiento de tierra», por lo que se ha creido que la nave que comandaba Francisco de Hoces, la SAN LESMES, habia sido la primera que descubrió el estremo austral de América, llamado mas tarde Cabo de Hornos.

Solo la nave VICTORIA i las carabelas SANTA MARIA del PARRAL i la SAN LESMES desembocaron al Pacífico el dia 26 de mayo, despues de mil sufrimientos i penalidades. Cruzando el Pacífico con rumbo al NO., murió el almirante Loaisa el

30 de julio, i el 3 de agosto Juan Sebastian de Elcano i muchos de los hombres principales.[1]

1540

NAVE «CAPITANA.»

El Obispo de Plasencia don Gutierre de Vargas [2] estimulado por los consejos de su cuñado don Antonio de Mendoza, virrei por entonces de la Nueva España (hoi Méjico), mandó equipar a sus espensas tres naves destinadas al reconocimiento del estrecho de Magallanes i costas del Perú, llevado del propósito de realizar ciertas especulaciones, i dió el mando de la escuadrilla a un deudo suyo llamado Alonso de Camargo.

Las naves dejaron las costas españolas en el mes de agosto de 1539, singlando directamente hácia el estrecho de Magallanes; corrieron las costas del Plata, i el 20 de enero de 1540 embocaron el estrecho, notando sobre la punta Miera o Dungenes una cruz mui alta que habia sido arbolada allí por los náufragos de la nao SANCTI SPIRITUS en 1526.

Hasta aquí la escuadrilla habia traido una navegacion sin contratiempo alguno; pero continuando por el estrecho adentro, naufragó la nao CAPITANA, una hora antes de amanecer del dia 23 del mismo mes, al desembocar el estrecho de Nuestra Señora de la Esperanza o Primera Angostura, como se llama al presente, i en la costa NE. Otra de las naves recojió a Camargo i desembocó al Pacífico al mando del comendador Frei Francisco de Rivera; pero la tercera, despues de muchas contrariedades, abandonó la empresa de cruzar el Magallanes i regresó al reino de Portugal.[3]

1. Martin Fernández de Navarrete. *Viajes i descubrimientos*, tomo V. —«El comendador Frei García Jofré de Loaisa.»

2. «Una real cédula de 19 de julio de 1543 llama al Obispo de Plasencia don Gutierre de Carvajal.» *Coleccion de Documentos inéditos para la Historia de Chile*, por José T. Medina, tomo III, páj. 454.

3. Real cédula fechada en la villa de Madrid en 21 de agosto de 1541.

La nave de Camargo, mui maltratada, corrió las costas chilenas; tocó en la ensenada que denominó del Carnero porque allí fueron obsequiados por los araucanos con un *chilihueque;* luego en el valle de Quintil, hoi Valparaiso, donde se refrescaron i proveyeron, ocasionando ademas cierta alarma en el ánimo del conquistador de Chile don Pedro de Valdivia, por la noticia que le dieron los naturales de la presencia de un barco estraño en la costa de su jurisdiccion. Camargo, continuando al norte, surjió por fin en el puerto de Arequipa (Quilca). Aquí desembarcaron los sobrevivientes, vendieron la nave i cuanto contenia, dirijiéndose los tripulantes a la ciudad de Arequipa. Esto dió orijen a que el Obispo de Plasencia entablase demanda para el rescate de la nave, como lo comprueban las reales cédulas fechadas en la villa de Fuenzalida a 6 de setiembre de 1540, la de 19 de julio de 1544 i la de 8 de setiembre de 1547.[1]

Segun algunos cronistas antiguos, los náufragos de la nave CAPITANA, con el capitan Argüello, que quedaron en tierra en Patagonia, han dado orijen a la fabulosa ciudad de los Césares, por atribuirse a ellos su presunta formacion. Esta fábula ha sido para los chilenos habitantes de las provincias australes i hasta el primer cuarto del siglo XIX, como el Dorado de Tairona de la América ecuatorial, tan buscado por los conquistadores como idealizado por su rica fantasia.[2]

1. *Coleccion de Documentos inéditos para la Historia de Chile,* por José T. Medina, tomo III, pájs. 453 a 455.

2. Aunque salgamos de nuestro propósito, como el naufrajio de la *Capitana* de Camargo dió orijen a la leyenda de la «Ciudad de los Césares,» tan comentada en las colonias españolas de Sud-América desde su orijen hasta el primer cuarto del siglo XIX, dando que hacer a los monarcas españoles, no podemos ménos que citar aquí la *Relacion que dió Pedro de Oviedo, natural del condado de Nieva, i Antonio de Cobos, carpintero de ribera, personas que venian en los dos navios del obispo de Plasencia, i dicen lo siguiente por una memoria firmada de sus nombres que dejaron al licenciado Julian Gutierrez Altamirano, teniente jeneral en el Reino de Chile*—1567—que se encuentra en el tomo III de la *Coleccion de Documentos inéditos para la Historia de Chile,* por José Toribio Medina, pájs. 465 a 468, como va a leerse:

«Que yendo los susodichos desembocando por el Estrecho de Magallanes, en los dos navios dichos, estando sobre las anclas con tres amarras,

Alonso de Camargo, desde su llegada a las costas peruanas, entra a figurar en las disensiones civiles del Perú. En 1540 comandaba el barco que conducia las fuerzas mandadas por Pedro Alvarez Holguin para defender a Arequipa de don Diego de Almagro, el hijo. Mas tarde Camargo pasó al Cuzco con el capitan Pedro Anzures de Camporedondo i sirvió a las órdenes de Vasco de Castro en la destruccion de Almagro; i estando en Chuquisaca, fué cómplice de don Diego Centeno en la muerte de don Francisco Almendras, que mandaba allí como lugar-teniente de Gonzalo Pizarro.

---

en una rigurosa corriente que va del Mar del Sur a la del Norte, esperando marea para levarse, se rompieron las amarras una a una, i sin poder remediarse dió a la costa el navio sobre la tierra firme, salvándose toda la jente, menos tres personas, i el capitan llamado Sebastian de Argüello sacó en tierra ciento cincuenta soldados, treinta aventureros, cuarenta i ocho marineros, artilleros i grumetes i trece mujeres casadas, i todas las armas, municiones, bastimentos i sustento; que luego se puso tasa para el buen gobierno i duracion; el otro navio, que era la capitana. se sustentó bordeando i le vieron como se enmaró a la vela, que fué el que embocó en el Mar del Sur, en que venia Riveros, uno de los conquistadores desta tierra, i luego se metió el dicho capitan Argüello la tierra adentro con su jente, inclinándose al nordeste desde aquel sitio, que estaba en 52 grados i trece minutos, adonde estuvieron cuarenta dias, i despues de haber dejado allí diez piezas de artilleria de todos calibres i jarcias i lo que no pudieron llevar, habiendo caminado siete jornadas, descubrieron jente que les venia a reconocer, aunque se les alejaron; i desde allí en adelante fueron en órden mas estrecha i con mas cuidado, echando emboscadas de dia i de noche, hasta otras jornadas tomaron lengua de un indio corpulento i blanco, con quien no se entendieron mas que por señas i visajes: éste les guió a una poblacion donde ántes de llegar a ella, como dos leguas, les acometieron una junta de mas de tres mil indios que a las primeras rociadas de las mangas de la arcabuceria huyeron, con muerte de unos cuarenta de ellos, i entre algunos heridos cojieron doce, i por no entenderlos se resolvieron de seguirlos a los que huian por su rastro i rumbo, i dieron en una poblacion a orillas de un lago largo, siguiendo la jente que de ella salia con golpe de mujeres i jente menuda. Hallaron mucho sustento de jéneros de la tierra, como cecinas de carne de animales volátiles, pescado seco i otros mariscos.

«El capitan se alojó i fortificó, i ordenó con un bando público para que nadie se osase de hacer daño ni desórden en cosa alguna, i se recojió en un cuerpo todas las mujeres i criaturas, haciéndoles demostraciones de halagos i paz, i a los tres dias fué soltando algunas para que llamasen a sus maridos, dándoles algunas cosillas de las que llevaban, i al fin, en ménos de cincuenta dias, sin haber podido pelear mas, fueron viniendo

En 1546 se hallaba militando en la columna que en favor del rei capitaneaba Lope de Mendoza, batido por Francisco de Carvajal en Pocona (Santa Cruz de la Sierra). Camargo quedó entre los prisioneros de Carvajal, i si no sufrió la pena de garrote a que fué sometido Mendoza i otros cabecillas, fué debido a que se le necesitaba para que denunciara ciertas noticias relativas a la existencia de unos dineros de Diego Centeno. Mas tarde, hallándose Carvajal en Chuquisaca, de donde era Camargo un vecino considerado como principal, fué éste denunciado de complicidad en un motin contra la

---

recaudos mas entendidos, hasta que, por abreviar, vinieron los caciques i demas jente i se alojaron en sus casas i nuestra jente acuartelada con bastante defensa, a quien acudian con lo necesario, hasta que fueron entendidos, de modo que se dió principio a bautizarlos e inducirlos a las cosas de nuestra santa fé católica i les fueron entregados para sus mujeres los hijos de los caciques i jente mas principal. Junto de este paraje hai otras seis poblaciones, i advirtiendo el dicho capitan i tres sacerdotes que llevaban, mandaron que las mujeres que se recibiesen fuesen lejitimas, donde el capitan ejempló a los demas, conque entablando la amistad i parentesco, dicen que habia un año que estaba en esto cuando viendo el capitan Argüello i nuestra jente por los naturales las diferencias que tenian con otros indios advenedizos que les eran superiores en fuerzas, conque habiéndole venido a buscar le trajeron algunos prisioneros i heridos por los suyos, i enterándose el dicho capitan de las discordias que tenian, se resolvio de hacer justicia i de inquietarlos con algunas entradas i correrias, hasta que vino a las manos con ellos i rompió a la jente del Inga, de modo que hizo lo que pareció bastaba para conservarles quietos, él i su jente i parcialidades, i a sus parientes hizo que les tuviesen respeto i temor para en lo de adelante i se hicieron treguas de no venir a ias manos ni hacer daño de una ni de otra parte i se correspondian, con estar tan léjos, i por estar afirmado el pié, arraigados i emparentados, jamas pretendieron pasar adelante, i asi se han quedado unidos con aquellas parcialidades de indios sus parientes.

«Este Oviedo i su camarada, habiendo estado en aquella parte el año de 1567, mataron a uno de los mas queridos soldados que tenia el capitan Argüello, i se partieron i llegaron con gran trabajo, i por saber la mayor parte del camino, hasta 41 grados, a la poblacion de un inga del Perú i sus jentes, que estan poblados desta parte de la cordillera de Chile, el cual inga le traian sus indios en hombros sobre una silla: seria de edad de veinte i siete años, con una señal de una borla sobre la frente, i nombraba Topa-Inga, i esta poblacion por donde se metieron dicen era prolongada de alguna por donde entraban i salian desaguaderos. La tierra era mui fértil i por la parte mas principal que los fueron llevando, caminaron dos dias poco a poco i vieron multitud de oficiales plateros

persona de aquél, sufriendo la última pena con ocho de sus cómplices. Tal fué la suerte del turbulento nauta que corriera el Magallanes i el primero que diera también noticias de las inflecciones de las costas del litoral chileno.[1]

Sin embargo, el *Diario* de Francisco de Albo nos hizo saber que fué el mismo Hernando de Magallanes el que indicó primero el movimiento que seguia la costa occidental de Sud-America: «desembocado de este estrecho, vuelve la costa al

---

con obras de vasijas de plata gruesas i sutiles i algunas piedras azules i verdes, toscas, que las engastaban. La jente era lucida i aguileña i al fin de la del Perú, sin mezcla de otras. Dicen que les embidaban con plata, i ellos se escusaban pidiendo solo de comer i pasaje, el cual se lo dieron i para el camino veinte indios que los pusieron en lo alto de la cordillera, en derecho de Villa Rica, i entregados con rehenes a los pulchez (puelches), pasaron i vinieron a la ciudad de la Concepcion, donde estuvieron por huéspedes del maestre de campo jeneral Julian Gutierrez de Altamirano, i labró uno de ellos, por ser carpintero, un cuarto de sala, que hoi es en el convento de San Francisco desta ciudad de la Concepcion; i hicieron esta relacion, la cual ha estado suspensa hasta el fin i en poder del maestre de campo don Pedro Paez Castillejo, su yerno: encontró con esta relacion de la cual envió traslado a Su Majestad i el orijinal queda en su poder. Asimismo por el año 1554 a los 24 de febrero fué reelejido el dicho licenciado Altamirano por el mariscal Francisco de Villagra en el cargo de su lugar-teniente i maestre de campo jeneral por la muerte del gobernador don Pedro de Valdivia, a quien los araucanos habian muerto el 21 de diciembre de 1553, (la muerte acaeció el 1.° de enero de 1554, fecha aceptada por don Diego Barros Arana en su *Historia Jeneral de Chile*, t. 1, páj. 437, *nota*), que tomó la cargo este gobierno el dicho Altamirano, i yendo sobre la cordillera de la Villa Rica a una escolta por sal, cojió un indio pulche con su familia i les dió las mesmas noticias referidas. I habiéndole ofrecido la libertad i a su jente otros premios, lo envió con una carta para el capitan Argüello i demas españoles del navio i no se supo mas de él. Despues, por el año de 1577, en tiempo de la Real Audiencia que estuvo en la Concepcion, por razon del dicho descubrimisnto, el capitan Peñalosa convocando secretamente jente en la comarca de Valdivia i las de arriba, habiendo nombrado maestre de campo i sarjento mayor, i el dicho Peñalosa por gobernador para pasar la cordillera por la Villarrica, i sabidolo por los señores de la Real Audiencia, despacharon a Torres de Vera, oidor de ella, quien les mandó cortar las cabezas en el puerto de Valdivia, los cuales hicieron grandes esclamaciones, diciendo por sus relaciones que estaban los españoles del obispo de Plasencia en la parcialidad de indios, donde se emparentaron, i que son siete poblaciones en la orilla de un lago que está en altura de 47 grados i medio.»

1. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo V, págs. 464 i 465.

norte, i a la mano izquierda vimos un cabo con una isla, i le pusimos Cabo Fermoso i Cabo Deseado, i está en altura del mismo cabo de las Vírjenes, que es el primero del embocamiento: i del dicho cabo Fermoso, despues fuimos al noroeste i al norte i al nornordeste, i por este camino fuimos dos dias i tres noches, i a la mañana vimos tierra, unos pedazos como mogotes, i corren norte sur (así corre la costa del Mar del Sur), léjos del cabo Fermoso, obra de 55 leguas, i hasta los dos pedazos de tierra a nos, habia otra de 20 leguas, i esta tierra vimos el primer dia de diciembre.

«Agora empezaré la derrota i altura de este camino despues desta tierra, i el primer dia de diciembre que estamos en derecho della, está en altura de 48 grados.

«A los dos dias de diciembre no tomamos el sol, nos fuimos al nornordeste, i estamos en 47° i un cuarto, i este dia nos hallamos tanto avante como toda esta tierra está en la misma altura.» [1]

Hernando de Magallanes no volvió a ver mas tierra del continente americano, por lo que puede sostenerse que solo corrió de cerca el litoral chileno hasta el paralelo de Tres Montes, gobernando en seguida sobre rumbos del cuarto cuadrante. Camargo reconoció las tierras de mas al norte, incluyendo a Valparaiso i costas del Perú hasta Quilca o puerto de Arequipa.

La nave de Camargo fué la que introdujo los ratones, grandes ratas, en las costas de Chile i del Perú; pues ántes no eran conocidas.

1541

UN BERGANTIN.

El conquistador de Chile, don Pedro de Valdivia, estableció el primer astillero de la colonia en la desembocadura del rio Aconcagua, en el lugar que hoi se llama Concon, i en él

1. *Coleccion de documentos inéditos para la Historia de Chile*, por José T. Medina, tomo I, pájs. 221 i 222.

mandó construir un bergantin, elemento naval que le era indispensable para comunicarse con el Perú i hasta con España, no ménos que para surtirse de los artículos de primera necesidad, procurando ademas independizarse del Perú. Este hecho parece haber tenido lugar en el mes de julio de 1541, siendo ayudado en la obra por algunos españoles e indios peruanos que habia traido consigo.

La comarca de Concon ofrecia excelentes maderas i los indíjenas el medio de trasportarlas al astillero. Lavaderos de oro no lejanos ocupaban numerosos brazos, estimulados con castigos innecesarios i crueles: la avaricia de los conquistadores, creciente en demasía, i la necesidad que tenian los naturales de atender a su propio sustento, los hizo rebelarse contra sus opresores. Se complotan los indíjenas i arman una celada a los españoles; dan muerte a éstos i a los indios que los ayudaban en la construccion del bergantin; prenden fuego a la pequeña nave i destruyen cuanto habia en la comarca, ocasionando así el primer naufrajio ocurrido en la rejion central de Chile i la destruccion de su primer astillero.

De la catástrofe solo escaparon Gonzalo de los Rios i el negro esclavo Juan Valiente a uña de caballo, llevando la noticia a la naciente ciudad de Santiago i a Pedro de Valdivia la infausta nueva de la total destruccion de las faenas de Malga-Malga i de Concon. Con la muerte de los obreros i la destruccion del bergantin, sufrieron los conquistadores una de las mayores contrariedades, i tanto mas, cuanto que se hallaban reducidos a la miseria i sin comunicacion alguna con el Perú, su único apoyo.

En las instrucciones que dió Pedro de Valdivia al sacerdote Rodrigo Gonzalez i al caballero hijodalgo Alonso de Aguilera, el 15 de octubre de 1550, para que espusiesen a S. M. i los señores presidente i oidores de su Real Consejo de Indias, se lee:... «como despues de nos haber servido los naturales cinco meses (desde febrero a julio de 1541) é dado la obediencia a S. M., se me rebelaron, quemando el *buen bergantin* que habia hecho hacer con harto trabajo, para enviar mensajero a S. M. a darle cuenta de mí é de la tierra é

conquista é poblacion de la ciudad, i para solicitar al Marqués Pizarro a que me enviase algun socorro de jente de á caballo é armas para constreñir a los naturales a que sirviesen, é a poblar otra ciudad mas adelante.» [1]

1544

UNA NAO.

Don Benjamin Vicuña Mackenna, en su *Historia de Valparaiso*, nos dice: «El tercer navio que ancló en Valparaiso, llegó en el mes de julio de 1544 i era mandado por el noble caballero jenoves Juan Bautista Pastene, el amigo mas fiel i desinteresado de Valdivia. Antes que él, vino una espedicion de aventureros, que naufragó por impericia del práctico en una caleta del norte, pereciendo todos los tripulantes á manos de los indios». I agrega á este propósito la nota siguiente:

«A un negro que venia entre los náufragos, a quien al principio los indios respetaron, maravillados de su estraña compleccion, le mataron tambien cuando se persuadieron, despues de haberlo lavado con agua hirviendo i *corontas* de maiz, que su color era natural. Entre el valle de Quilimarí i el de Chuapa hai una hoya profunda que cae sobre el mar i que se denomina todavia *Quebrada del Negro*, circunstancias que inducen a creer habia sido en esas vencindades el sitio del naufragio.» [2]

1544

UNA NAVE.

Cuando comenzaba la conquista de Chile por Pedro de Valdivia, un capitalista amigo de éste, emprendió un viaje de negocios a la Nueva Estremadura (Chile), en un buque del

1. *Coleccion* antes citada, tomo IX, páj. 49.
2. Tomo I, pájs. 66 i 67.

licenciado Juan Alberto, trayendo varias mercaderias para la necesitada colonia. Llamábase el especulador Francisco Martinez, i el capitan de la nave, Diego Garcia Villalobos.

El buque llegó a Valparaiso en setiembre de 1543, despues de repiquetear seis meses sobre la costa en lucha contra la mar i vientos australes. Martinez vendió su cargamento a precio exhorbitante, i en pos de él llegó otro buque con un cargamento enviado por otro Martinez, Lucas Martinez de Vegazo, que arribó a Valparaiso a fines de 1543 o principios de 1544, que los cronistas no precisan la fecha.

El buen éxito de las empresas anteriores provocó una tercera que no fué tan feliz como aquéllas; la nave tuvo que sufrir varias averias, i, por último, azotada por un temporal i asotaventada del puerto de Valparaiso, por causas que no recuerdan las crónicas, fué a embarrancar en la costa de Colchagua, cerca del cabo Topocalma, donde se hizo pedazos.

Los pocos náufragos que pudieron cojer la tierra, fueron bárbaramente asesinados por los indíjenas. En Santiago solo se supo el siniestro cuando vieron a los indios vestidos con los despojos de sus víctimas. Este naufragio fué el tercero ocurrido en la costa de la parte central de Chile, si aceptamos como tal al nonato bergantin mandado construir en Concon por Pedro de Valdivia, en 1541.

A propósito de este naufragio, dice don Diego Barros Arana: 1 «Hallábase Valdivia empeñado en estos trabajos en abril de 1544, (los lavaderos de oro de Malga-Malga), cuando recibió una noticia que contrariaba en cierto modo sus planes de dar vida i animacion a la colonia i de acreditarla en el esterior. Cuatro o cinco comerciantes del Perú habian equipado un buque i cargádolo de toda suerte de mercaderias para traerlas a Chile i venderlas a sus pobladores. Habiéndose acercado a la costa de Copiapó, trataron de desembarcar el piloto i algunos marineros. Atacados de sorpresa por los indios pescadores de la vecindad, todos ellos fueron asesinados inhumanamente por aquellos bárbaros, que conservaron como trofeo de victoria el bote que montaban los marineros

1. *Historia Jeneral de Chile*, tomo I, pájs. 260 i 261.

castellanos. A bordo no quedaban mas que tres hombres i un negro; i aunque inespertos para dirijir una nave, levantaron anclas i continuaron su viaje al sur. Su inesperiencia los llevó cerca de la desembocadura del rio Maule, donde el mar embravecido arrojó a la nave sobre la costa. Acudieron los indios en tropel, asesinaron a los tripulantes i quemaron el casco del buque. Francisco de Villagran, enviado por Valdivia a castigar este inhumano asesinato, ahorcó a todos los indios sobre los cuales recaian sospechas de haber tomado parte en él.»

1554

UN BUQUE.

Después del descalabro sufrido por los españoles en Tucapel i muerte dé Valdivia, derrota de Marihuenu i despoblacion de la ciudad de Concepcion por Francisco de Villagran, el Cabildo de Santiago resolvió enviar un buque al Callao para comunicar a la Audiencia de Lima los sucesos del sur i solicitar ausilios de hombres, armas i caballos para defender el territorio conquistado; pero no alcanzó a llegar a su destino, porque a los pocos dias de navegacion naufragó lastimosamente en la costa de Huasco, aumentando así las angustias de aquella apretada situacion, por fines del mes de marzo de 1554. Los náufragos salvaron en tierra i por ellos se supo el siniestro.[1]

1555

GALEON DE ALVARADO.

Despues de la muerte del conquistador de Chile don Pedro de Valdivia, el 1.° de enero de 1554, en el punto llamado Catiquichai, de la comarca de Tucapel, le sucedió en el man-

1. *Hist. Jeneral de Chile*, por Diego Barros Arana, tomo II, cap. XIII. - *Historiadores de Chile*, tomo I, cabildo del 5 de julio de 1554.

do Francisco de Villagran; mas como los araucanos quedasen mui soberbios despues de triunfos sucesivos sobre sus avasalladores de sus tierras, se movieron amenazando a las ciudades Imperial, Villarrica, Valdivia, etc.

El nuevo gobernador resolvió reforzar aquellas ciudades i envió al capitan Juan de Alvarado para que, embarcándose en un *galeon* que habia al ancla en Valparaiso (puerto de Santiago), se trasladase a la ciudad de Valdivia, llevando refuerzos de tropa para imponer a los araucanos.

En una *Informacion de servicios de Juan de Alvarado*, rendida en 1562, se lee lo que va en seguida:... «el dicho capitan Juan de Alvarado salió de la dicha ciudad de Santiago para ir a la de Valdivia i estar en su sustentacion, con su mujer é familia, i se embarcó en un galeon, i en la mar tuvieron una tormenta tan grande que fueron a parar, el dicho galeon con toda su jente que en él iba, a las provincias de los Coronados é tierra nunca vista, é por no saberla, se perdió dicho galeon, é saltando en tierra, salieron muchos naturales é les dieron muchas guazábaras é pelearon con ellos, i el dicho capitan Juan de Alvarado, como persona principal, fué elejido para su amparo é fué mucha parte para que toda la jente no se perdiese, usando, como buen capitan, de buenos medios é modos, hasta que despues se hizo del dicho galeon é aparejos dél un bergantin con que toda la jente se salvó é vino a la dicha ciudad de Valdivia.»... [1]

De aquí se desprende que la provincia de los Coronados era el archipiélago de Chiloé, i que debido al naufrajio del GALEON DE ALVARADO, fué reconocido por segunda vez; pues en 1553 habia sido estudiado de lijero por Francisco de Ulloa, enviado al reconocimiento del Estrecho de Magallanes por don Pedro de Valdivia, cosa que recuerda el capitan Francisco Cortes Ojeda en 1557. [2]

Los náufragos del GALEON DE ALVARADO formaron en 1555

---

1. *Col. de Doc. inéditos para la Hist. de Chile*, por José T. Medina, t. XVI, páj 8.

2. *Anuario Hidrográfico de la marina de Chile*, t. VI.

el primer astillero español en la costa norte del archipiélago de Chiloé o los Coronados, construyendo en él un bergantin con los fragmentos del galeon, segun reza la informacion recordada, i es posible imajinar que aquellos náufragos, pobres de recursos i no mui adelantados en la construccion naval, imitaran en parte las *dalcas* de los indíjenas, que los españoles denominaron *piraguas*, importando este nombre antillano en la costa occidental de Sud-América, como tantos otros que aun se conservan.

En el naufrajio del Galeon de Alvarado parece que no hubo pérdida de vidas; pero sirvió para adelantar los conocimientos jeográficos de la rejion austral, e hizo perder la prioridad a la columna de don Garcia Hurtado de Mendoza, que arribara a Chiloé dos años mas tarde, siguiendo el camino de tierra. [1]

El lugar donde naufragó el Galeon de Alvarado no puede precisarse, pero él debe haber tenido lugar en algun punto de la bahia de Ancud.

Los galeones de la época debian ser de más de cien toneladas de arqueo, pues «se llamaban así las embarcaciones grandes que conducian jéneros de comercio al Perú.» «Se manejaban solamente con velas.» [2]

1557

BERGANTIN DE DIEGO GALLEGOS.

Una real cédula de 29 de mayo de 1557 mandaba estudiar al gobernador de Chile la costa hasta el Estrecho de Magallanes, ordenando ademas el envio de algunas naves para el reconocimiento del Estrecho i su toma de posesion.

Para dar cumplimiento al real mandato, el gobernador de Chile don Garcia Hurtado de Mendoza dispuso el equipo i

1. Ercilla, *Araucana*, cant. XXXVI, oct. 29.
2. *Dic. Marítimo Español*, voz *Galeon*, Madrid, 1831.

aprovisionamiento de dos barcos, de 50 toneladas cada uno, llamados San Luis el uno, que comandaba el jeneral Juan Ladrillero, San Sebastian el otro, que mandaba Francisco Cortez Ojeda, i se agregó a ellos el célebre piloto Diego Gallegos al mando de un bergantin de su propiedad, equipado a sus espensas.

La escuadrilla salió para su destino del puerto del Corral (Valdivia) el dia 17 de noviembre de 1557. Corrió la costa hácia el sur, i a fines del mismo mes naufragó el bergantin un poco al sur del puerto de San Andrés, por los 46° de latitud, próximamente, sin que las crónicas espresen las causales del siniestro; pero se sabe sí que la pérdida fué total.

Las naves San Luis i San Sebastian, despues de recojer a los náufragos, siguieron su comision, esperimentando varia fortuna. Juan Ladrillero, con la nave San Luis, reconoció gran parte del Estrecho de Magallanes i los canales occidentales de Patagonia; i, despues de prolijos estudios, regresó al norte en mui estrechas condiciones, escaso de jente i falto de todo recurso.

Francisco Cortez Ojeda, con el San Sebastian, despues de inauditos sufrimientos i de una inquebrantable voluntad de carácter de que hai pocos ejemplos, abandonó su buque por falta de amarras i de elementos para conservarlo, i, construyendo un bergantin con los escombros de aquél para salvar su jente, regresó al puerto de salida a dar honrosa cuenta de su cometido, por medio de un minucioso *Diario de mar* que ha sido conservado hasta nuestros dias.

1558

«SAN SEBASTIAN.»

Este barquichuelo compañero del San Luis, que comandaba Juan Ladrillero, se separó de su consorte bajo la influencia de un temporal, en la noche del 8 de diciembre de 1557; así

es que la esploracion de las costas occidentales de Patagonia la hicieron separadamente, por no haberse vuelto a encontrar.

El SAN LUIS reconoció gran parte del Estrecho de Magallanes, regresando en seguida al puerto de salida con un importante caudal de conocimientos hidrográficos, que solo se han estimado debidamente en los últimos años. [1]

El SAN SEBASTIAN, al mando de Francisco Cortez Ojeda, siguió, al encontrarse solo, el reconocimiento de los canales occidentales de Patagonia en demanda del Estrecho de Magallanes i alcanzó hasta el grupo de islas que hoi se llama de Sir John Narborough, que forma la parte norte de la boca occidental del Estrecho, permaneciendo el mes de enero de 1558 en el gran laberinto de islas de aquella rejion.

Abrumado el SAN SEBÁSTIAN por las contrariedades de los tiempos tempestuosos occidentales, el mal estado de su aparejo, la carencia de anclas i de cables perdidos en el constante trabajo de fondear i dar la vela, llegó a tanto el apremio de velas i de amarras para poder conservar el buque, que el capitan Cortez Ojeda se vió obligado a volver al norte, despues de consultarlo con su jente. En efecto, el 27 de enero dejaron el puerto que llamaron San Sebastian, que debe hallarse en el estremo N. de la parte NO. de Narborough, i el 25 de febrero penetraron por el abra Picton Opering, el estremo SO. del grupo de islas de Wellington, donde hallaron abrigo. Dieron por náufrago al SAN SEBASTIAN i comenzaron la construccion de un bergantin que llamaron despues SAN SALVADOR. Por manera que en este punto de la rejion occidental de Patagonia existió el primer astillero de esa comarca, rejion que parece no haber sido bien esplorada hasta el presente.

El 17 saltaron en tierra en busca de un lugar apropiado para construir barracas, pero no hallaron ningun lugar enjuto: el terreno era montuoso, empapado i limoso, por lo que tuvieron necesidad de formar un suelo artificial, utilizando las

1. *Anuario Hidrográfico de la marina de Chile*, t. VI, pájinas 453 i siguientes.

piedras de la playa. Se deshizo la SAN SEBASTIAN i se comenzó el bergantin, utilizando las maderas del buque i la tablazon de la nave.

El 27 del mismo mes sintieron los náufragos muchas voces de indios, notando humos en los cerros. Luego vieron 14 hombres armados de fizgas de dos brazas de lonjitud i cuchillos de huesos de ballena de dos palmos de largo. Vestian pellejos de lobos marinos «e de corsos de monte, no mas largos que hasta poco mas bajo de la cintura i su hechura tal cual sale del animal: traen sus vergüenzas de fuera e sus cuerpos i caras salbigados de tierra colorada con algunos reveces de negro e de blanco i unas guirnaldas de plumas de pato sobre sus cabezas, e desta manera vinieron hasta nuestras casas, i creyendo tuviéramos algun servicio de ellos, especial de algun lobo de sus pesquerias para aceite para brear el bergantin, mandó el capitan no los enojásemos... e así el propio capitan les dió anzuelos para sus pesquerias e torzales de oro para sus cuellos e muñecos e otras cosas con que se fueron contentos.... Otro dia vinieron 16 indios.... e le presentaron al capitan un zurron de cuero de lobo, lleno de tierra colorada, con el cual presente nos reimos mucho i el capitan les dió medallas hechas de estaño e llautos de paños de colores i otras cosas e biscocho e trigo cocido, lo cual no querian ni sabian comer.... i se fueron en sus canoas.... Ocho dias del mes de marzo volvieron 23 indios e no trajeron mas que tres zurroncillos llenos de dicha tierra colorada, los cuales indios se desvergonzaron en tal manera que nos horadaban las casas por hurtar lo que en ellas teniamos, e vedándoselo, nos amenazaban con sus puñales de hueso e fizgas, e por no matarlos les deciamos por señas que se fuesen e no se querian ir, ántes concertándonos guazábara, para lo cual repartieron sus armas entre sí con los que no las tenian».... [1]

El 15 de abril se habia terminado la construccion del bergantin; mas, como era entrada de invierno, el capitan Cor-

1. *Anuario Hidrográfico de la marina de Chile*, tomo V, pájinas 482 a 520.

tez Ojeda reunió su jente i para calmar las inquietudes que comenzaban a jerminar en ella, les habló sobre la necesidad que tenian de invernar en la comarca i de atender a la economia de los víveres para que les durasen hasta fines de agosto o mediados de setiembre, que podian emprender su regreso al norte. La racion se redujo en lo posible; pero durante el invierno la pudieron incrementar con algunas yerbas de mar, el cochayuyo i algun marisco, como lapas. No habia en tierra ninguna yerba utilizable, i mui escasos venados medianos i algunos gatos de mar.

El frio del invierno les partió las ollas de greda en que cocinaban, i no hallaban en tierra material alguno con que poderlas suplir, por lo que reflexionaban que el mejor material para esos climas era el cobre, por su elasticidad. La frecuencia con que visitaban a los náufragos las canoas de los indíjenas, les permitian proveerse de algun pescado i carne de lobos marinos; mas, estos recursos eran tan escasos que la jente se desesperaba.

El 25 de julio echaron el bergantin al agua i el capitan envió dos hombres para que, ascendiendo un cerro alto que tenian por el norte, reconociesen la comarca, quienes observaron tener por el E., SE. i S. una gran cantidad de islas «e asimismo vieron un brazo de mar que iba la vuelta del norte cuarta al norueste obra de catorce leguas», por lo cual resolvieron ir por él ántes de salir al mar.

El 29 abandonaron el puerto del bergantin i se trasladaron al canal; i el 3 de agosto, con viento sur, siguieron la vuelta del norte, unas veces a remo i otras a la vela, por tres dias, por espacio de trece leguas. Luego salieron a la mar para salvar un obstáculo, volviendo en seguida al canal Fallo, donde quedaron por algun tiempo. El 26 del mismo mes «hizo tan gran viento del OSO. que, no obstante de estar el bergantin varado i en seco en la playa, lo arrastró de su lugar i lo tumbaba hasta hacerlo hincar la borda en tierra, causando espanto a la jente».

El 15 de setiembre continuaron por el canal al norte, i, como el tiempo fuese bueno, al amanecer del siguiente dia que-

daban por frente al cabo de Diego Gallegos. El 17 amanecieron por frente a las islas de Guamblin e Ipun, i recorriendo siempre por el occidente el archipiélago de Chonos i costa de Chiloé, doblan la punta de Huechucucui i penetran en el canal de Chacao. En Carelmapu i otros puntos se proveyeron de algunos víveres, i continuando siempre al norte, reconocieron la costa. El 1.° de octubre llegaron a Valdivia, punto de salida.

En Carelmapu, que llamaron Puerto de Paz, se impusieron de que los conquistadores habian estado allí meses atras, por habér oido pronunciar el nombre del licenciado Altamirano, persona que formaba parte de la columna de don Garcia Hurtado de Mendoza, que habia hecho el descubrimiento de aquel archipiélago.

I ¡cosa singular! El naufrajio de la nao Capitana de Camargo en el Estrecho de Magallanes (1540), en que iba el capitan Argüello, dió orijen a la fabulosa ciudad de los Césares, i el abandono del San Sebastian i permanencia de los náufragos por cinco meses al sur del archipiélago del Duque de Wellington, impresionando a los indíjenas comarcanos, dió tambien oríjen a que las autoridades españolas mas tarde, oyendo las narraciones de los indíjenas trasmitidas de jeneracion en jeneracion, viviesen convencidas de que el inglés, «violando la fidelidad de los tratados», se hubiese posesionado de la rejion austral de Chile. Esta timorata credulidad de parte de las autoridades españolas, dió ocasion a diversas escursiones que adelantaron la jeografía de la rejion austral de Patagonia, como se verá mas tarde al tratar de otros naufrajios e investigaciones diversas.

1567

MARROQUI.

Dice el padre Rosales «que llegaron á la ciudad de la Serena (puerto de Coquimbo) tres navíos en que venia la Audiencia Real que el Rei enviaba a Chile para que gobernase

el reino e hiciese su asiento en la ciudad de Concepcion, donde llegó el 5 de agosto de 1567. Recibió a los oidores en la Serena el capitan Alvaro de Mendoza con mucho regalo i fiestas; i, habiendo descansado unos pocos dias, trataron de volverse a embarcar, i aunque los vecinos de la Serena les rogaron se estuviesen allí algunos meses aguardando que pasase el rigor del invierno, que se esponian a grandes sufrimientos, no vinieron en ello por parecerles que faltaban a la puntualidad del mandato de ir a Concepcion, i despues lo sintieron, porque cerca de Valparaiso les sobrevino una tormenta tan furiosa por fines de julio, que el rigor del invierno i temeridad de navegar hácia la Concepcion, que estuvieron para perderse los tres navíos, i el uno dió en las peñas i se hizo pedazos, ahogándose en el mar todos cuantos en él iban embarcados, escepto un español i dos indios que el mar los echó a la playa. Causó gran lástima porque venian en él muchos caballeros del Perú, i de la Serena embarcaron para la Concepcion otros de aquella ciudad. Los otros dos navíos, despues de sucesos i peligros, llegaron a Talcaguano, puerto de la Concepcion.»[1]

El historiador Góngora Marmolejo, contemporáneo, se espresa así sobre este naufrajio: «Navegando con buen tiempo, les dió una tramontana, al principio bonancible i de buena navegacion, como ella suele venir, i despues, a poco, embraveciéndose la mar, i el viento tomando fuerzas, sobrevino de noche, iban con grandísima tormenta, que, aunque iban su derrota, no se entendian ni sabian qué órden tener para sustentarse; i así, navegando a la ventura, encomendándose a Dios, cesó el norte i saltó luego en travesia, que es otro viento peor. Este los echó la vuelta de tierra, i, como era tan oscura i la mar andaba echa fuego, el navio Marroquí, que era uno de los tres i el mejor de ellos, vino con el temporal tan cerca de tierra, que, sin entenderse el piloto, dió en unas peñas i en el momento fué hecho pedazos. Murieron en él muchos hombres principales i nobles, en especial el capitan

1. *Historial Jeneral de Chile*, tomo II, pájina 156.

Reinoso, que habia servido mucho a S. M. en las Indias, Pedro Obregon, que asimismo habia servido a S. M., Gregorio Castañeda i otros hombres principales... solo escapó un pobre hombre llamado Lorenzo, jenovés, i dos indios que, sin saber cómo ni de qué manera, se hallaron en tierra, que los echó la mar; no supieron dar otra razon alguna.» [1]

El lugar del naufrajio no se puede precisar, pero él debe haber ocurrido sobre la costa de Itata, un poco al norte del puerto de Coliumo.

1569

UN BUQUE.

Cuando el doctor Bravo de Saravia hizo evacuar el pueblo de Arauco, por el mes de abril de 1569, por no poderlo sostener, quedaba aun la ciudad de Cañete en peligro inminente, no obstante de estar mandada por el valiente jeneral Martin Ruiz de Gamboa.

Bravo de Saravia le hizo saber que no podia enviarle socorros; pero Ruiz de Gamboa, no queriendo cargar con la responsabilidad, despues de una segunda notificacion de que no podia esperar socorros, reunió un consejo de vecinos principales de la ciudad i a sus oficiales para deliberar, i acordaron la evacuacion de Cañete.

Un buque los esperaba en el puerto de Lebu. «Allí se embarcaron los soldados, las mujeres i los niños, llevando consigo todos los objetos que podian transportar... Los defensores de Cañete, salvados de una tempestad que los asaltó en el mar, llegaron a Concepcion el 4 de mayo de 1569 i pudieron desembarcar libres de tantos peligros como habian corrido en los últimos meses. Su salvacion pudo considerarse providencial: apenas acababan de desembarcar, el buque

1. *Historia Jeneral de Chile*, tomo II, pájina 155.

que los conducia chocó en tierra i se perdió con toda su carga dentro del mismo puerto.» 1

Los documentos que hemos tenido a la vista no arrojan mas luz sobre este siniestro.

1575

DOS NAOS.

El 16 de diciembre de 1575, hora i media ántes de oscurecerse, dice un testigo presencial de este fenómeno «comenzó a temblar la tierra con un gran rumor i estruendo, yendo siempre el terremoto en aumento sin cesar de hacer daño, derribando tejas, techumbres i paredes con tanto espanto de la jente, que estaban atónitos i fuera de sí de ver un caso tan estraordinario. No se puede pintar ni describir la manera de esta furiosa tempestad que parecia ser el fin del mundo, cuya prisa fué tal que no dió lugar a muchas personas a salir de sus casas, i así perecieron enterrados en vida, cayendo sobre ellos las grandes máquinas de los edificios. Era cosa de erizar los cabellos i ponia los rostros amarillos el ver moverse la tierra tan aprisa i con tanta fuerza que no solamente caian los edificios sino tambien las personas, sin poderse tener en pié, aunque se asian unos a otros para afirmarse en el suelo. Demás desto, mientras la tierra estaba temblando por espacio de un cuarto de hora, se vió en el caudaloso rio (Valdivia), por donde las naos suelen surjir sin riesgo, una cosa notabilisima, i fué que en cierta parte de él se dividió el agua, corriendo la una parte de ella hácia la mar, i la otra parte rio arriba, quedando el lugar del suelo descubierto, de suerte que se veian las piedras. Ultra de esto salió la mar de sus límites i linderos, corriendo con tanta velocidad por la tierra adentro como el rio de mas ím-

1. *Historia Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo II, pájina 399.

petu del mundo. I fué tanto su furor i su braveza que entró tres leguas por la tierra adentro, donde dejó gran número de peces muertos, de cuyas especies nunca se habia visto en este reino. I entre estas borrascas i remolinos se perdieron *dos naos* que estaban en el puerto (el Corral), i la ciudad (Valdivia) quedó arrasada por tierra, sin quedar pared en ella que no se arruinase.» [1]

La ola seísmica que sucede a los grandes temblores de tierra, es un peligro real para las naves que se hallan surtas en los puertos cercanos al centro de conmocion i aun algo distante, como se ha notado en los terremotos modernos i que se anotaran en su lugar.

1575

UNA NAVE.

El mismo terremoto ocurrido el dia 16 de diciembre de 1575, estendió la ola seísmica, a lo que se sabe, a todo el litoral chileno, barriendo principalmente la costa central del pais. Una nave que se hallaba surta en la desembocadura del rio Maule, con un cargamento de 400 fanegas de trigo en su bodega, fué arrojada a la costa, donde se hizo pedazos. [2]

El doctor Bravo de Saravia habia elejido este buque para regresar a Lima, pero malogró su viaje, escapando del siniestro, i solo por esta circunstancia recuerdan las crónicas este naufrajio i la causa que lo motivó, mas no espresan si hubo víctimas.

---

1. Mariño de Lobera, libro III, capítulo I.
2. *Historia de Santiago*, por Benjamin Vicuña Mackenna, tomo I, pájina 96.

1578

MARIGOLD.

La escuadrilla de Sir Francis Drake, reducida a tres naves, entraba al Estrecho de Magallanes, por el oriente, el 20 de agosto de 1578. Fué mui afortunada al correr el Estrecho, pues el dia 6 de setiembre desembocaba en el Pacífico, despues de 17 dias de navegacion; pero al dia siguiente la cojió un gran temporal que dispersó las naves hácia el sur de la Tierra de la Desolacion i las maltrató por cerca de dos meses, por lo que los compañeros de Drake creyeron que el Pacífico deberia llamarse mas bien Furioso.

La MARIGOLD se perdió totalmente en aquellos mares, otra fué arrastrada de nuevo a los canales del Estrecho, regresando despues a Europa. La escuadrilla de Drake quedó así reducida a un solo barco de cien toneladas de capacidad, con el que se aventuró su jefe a desafiar el poder español en el Pacífico, con singular fortuna.

La nave que montaba Drake salió de Inglaterra con el nombre de PELICAN; en el Magallanes se le cambió por el de GOLDEN-HIND, que se hizo famoso en las costas occidentales de América.

1580

UN BERGANTIN.

Impuesto el virrei del Perú, don Francisco de Toledo, de las depredaciones que habia llevado a cabo Sir Francis Drake en las costas occidentales de América, hizo armar una escuadrilla compuesta de dos buques llamados NUESTRA SEÑO-

RA DE LA ESPERANZA i el SAN FRANCISCO. La puso a las órdenes del célebre marino Pedro Sarmiento de Gamboa, quien mandaba la primera, i Juan Villalobos, como almirante, al mando de la segunda. La mision de la escuadrilla era la de perseguir al corsario Drake, esplorar el Estrecho de Magallanes i continuar en seguida su viaje para España i dar cuenta al monarca del resultado de las operaciones.

La escuadrilla salió del Callao el domingo 11 de octubre de 1579, siguiendo la vuelta de fuera, como lo habia enseñado Juan Fernandez pocos años ántes, para acelerar los viajes de N. a S. contra los vientos del tercer cuadrante; pasó á 18 leguas de las islas de San Félix i San Ambrosio, dirijiéndose en seguida a las costas occidentales de Patagonia, que avistaron por los 49° 30' de latitud austral; se internaron en ella por un canal que llamaron de la Trinidad i luego por el de la Concepcion, surjiendo despues en el puerto que denominaron Bermejo.

Visto por Sarmiento lo intrincado de los archipiélagos, resolvió reconocerlos con las embarcaciones menores, miéntras se construia un bergantin que llevaba en piezas a bordo de su nave. Sus investigaciones por los canales se prolongaron hasta el paralelo de 52; pero no hallando el Estrecho de Magallanes, se propuso salir a la mar por el sur del cabo de Santa Lucia, lo que efectuó el dia 21 de enero de 1580. Batidos los buques por fuertes vientos occidentales que los mantenian empeñados sobre la costa, sufrieron la pérdida total del BERGANTIN que zozobró en aquella procelosa rejion.

El BERGANTIN, que iba a remolque del buque de Sarmiento de Gamboa, NUESTRA SEÑORA DE LA ESPERANZA, a causa del mal tiempo i de una mar mui fuerte, pretendiendo los pilotos salvar a sus tripulantes, halaron del remolque para ausiliar a la jente i recibirlos a bordo como se pudiera. «Como el bergantin era pequeño i la mar daba muchos estrechones, corria grandísimo peligro, i cada golpe de mar lo arrasaba, i los que iban dentro iban dando voces que los socorriesen de la Nao, que hacian grandísima lástima oir los gritos que daban i lástimas que decian, i mas viendo que no los podian

socorrer por ser de noche, i nos pusimos todos a riesgo de perdernos: i animábamos desde la Nao, diciendo que presto seria dia i los recojerian en la Nao. I en siendo de dia, la Nao fué puesta de mar en traves, las velas tomadas con harto peligro, por tomar i socorrer la jente del BERGANTIN; i tirando de la guindalesa con que venia amarrado, lo llevaron a bordo del Navio, i con las mares grandes embestidas con el espolon el costado del Navio que temíamos ser desfondados con los golpes: i cierto se pensó ser verdad, porque un marinero subió de debajo de cubierta diciendo que estábamos desfondados; i diciéndole que no habia agua en la bomba, dijo que se embebia el agua en el pañol del biscocho; i a prima faz se creyó, i causó harta confusion en muchos, hasta que se fué a ver así, con que todos volvieron a cobrar nuevos ánimos i a encomendarse a Nuestra Señora de Guadalupe. i echamos un romero con limosna para aceite a su santísima casa [1] i luego comenzamos a echar cabos i tablas i boyas a la jente del bergantin para que se aferrasen a ellos i los metiésemos dentro de la Nao. I como la mar era tan soberbia i los balances del navio ahorcaban el bergantin (que en esto tenian tanto i mayor peligro que en la tormenta de mar), nunca pudieron aferrar las sogas, ni tablas que les habíamos echado; i dábamosles voces desdel bordo del Navio que se animasen i se encomendasen a Dios que los salvase, i así lo hicieron: i uno de los marineros llamado Pedro Jorje se arrojó a la mar i se aferró al timon del Navio, i asiéndose del varon i de la cámara de popa le echaron un cabo, i dióse mala maña i soltó el cabo i fuése a fondo i se ahogó. Los demas, unos guindados por las cabezas con lazos, medios muertos; otros arrojándose a las cintas i mesas de guarnicion, fueron metidos dentro, i los salvó Nuestro Señor Jesu-Christo.»...[2]

1. Promesa sin ofrendas a alguna vírjen o santo en un lance de mar apurado, mui comun entre los marinos de todos los tiempos i especialmente entre los católicos romanos.

2. *Viaje al Estrecho de Magallanes*, por el capitan Pedro Sarmiento de Gamboa en los años 1579 a 1580. En Madrid, en la inprenta real de la Gaceta, año de 1768, pájs. 177 a 179.

El bergantin hubo necesidad de largarlo para atender al gobierno de la nave, perdiéndose completamente.

Los buques se separaron a causa del mal tiempo continuado, para no volverse a ver mas. El San Francisco que montaba el almirante Villalobos corrió al sur hasta la altura de la tierra de la Desolacion, regresando en seguida al Callao; mas el esperto Sarmiento de Gamboa reconoció prolijamente el Estrecho, desembocó al Mar del Norte i regresó a España, cumpliendo así con su cometido, siendo el primer nauta que recorriera el Magallanes de occidente a oriente en toda su lonjitud.

El puerto Bermejo de Sarmiento de Gamboa, es el segundo astillero ofrecido por los canales occidentales de Patagonia a los descubridores del litoral austral de Chile; pues siguió al utilizado por Francisco Cortez Ojeda, que construyó el bergantin San Salvador 22 años ántes en la estremidad S.O. del archipiélago de Wellington.

El naufrajio del bergantin de Sarmiento de Gamboa es tambien el segundo que recuerdan las crónicas, pues fué el primero el de Diego Gallegos, que se perdió al sur del puerto de San Andres (46° 30' de lat.), en el mes de noviembre de 1557.

1584

TRINIDAD.

El viaje de Pedro Sarmiento de Gamboa del Perú a España por el Estrecho de Magallanes, en 1579 a 1580, dió oríjen a que Felipe II dispusiese una espedicion destinada a colonizar el Estrecho i su fortificacion, pretendiendo impedir así su acceso a los corsarios i enemigos de la Corona en el mar Pacífico. Dió a Sarmiento de Gamboa el título de gobernador i capitan jeneral de la rejion vecina al Estrecho i de los establecimientos que en él se implantasen.

Se organizó un convoi de 26 navios de alto bordo i mas de

4,000 hombres de desembarco, i se confió al jeneral Diego Flores de Valdes. Las rivalidades entre ámbos jefes se hicieron notar desde los primeros momentos, siendo Flores de Valdes el mas encarnizado para frustrar los planes concebidos por Sarmiento de Gamboa i el desempeño de su comision.

La escuadra salió de Cádiz el 25 de setiembre de 1581; pero sobreviniéndole una tormenta, se dispersó con grandes pérdidas, notándose entre los buques que habian naufragado el Nuestra Señora de la Esperanza, buque con que Sarmiento de Gamboa habia ejecutado el viaje al Magallanes. La escuadra volvió al puerto de Cádiz para reparar sus averias i renovar sus aprestos; pero aquí se renovaron las rivalidades entre el jeneral Flores de Valdes i el capitan jeneral de Magallanes.

El 9 de diciembre se hizo la escuadra nuevamente a la mar, perdiendo un mes en las islas del Cabo Verde, i entraba a la bahia de Rio Janeiro el 24 de marzo de 1582. Aquí esperimentaron contrariedades de diverso jénero, entre estas una epidemia que ocasionó la muerte de mas de 250 hombres, miéntras el *teredo navalis* (broma de mar) horadaba el casco de los buques. Sarmiento de Gamboa utilizó ese tiempo en hacer construir dos casas portátiles de madera para armarlas en los primeros establecimientos que fundara en Magallanes.

El 1.° de noviembre la escuadra, compuesta de solo 16 buques, zarpó en demanda del Estrecho, pero no llegó a él: perdido uno de los buques principales, el jeneral Flores de Valdes ordenó la vuelta al norte. La desmoralizacion de la escuadra era completa; perdieron otro buque en el puerto de Don Rodrigo, i recibieron ademas la noticia de que cruzaban por esos mares tres buque corsarios ingleses.

Por fin, la escuadra zarpó en los primeros dias del mes de enero de 1583 en demanda del Magallanes. Un mes mas tarde se hallaba en la bocana; pero las mareas i los vientos contrarios la obligaron a retroceder, arribando a Rio de Janeiro a principios de mayo, con nuevas pérdidas de buques i un desacuerdo profundo entre los dos jefes principales.

El jeneral Flores de Valdes, creyendo que los planes de Sarmiento de Gamboa eran irrealizables, reunió los mejores buques, los proveyó con los elementos que habian recibido de España i zarpó para la Península en principios del mes de junio. Sarmiento de Gamboa, sin embargo, sin doblegarse a tantas contrariedades, desplegó nuevas dotes de esforzado: reunió cosa de 550 hombres i el 2 de diciembre volvió a zarpar con destino al Magallanes, resuelto a dar cumplimiento a su cometido.

El 1.º de febrero de 1584 embocaba el estrecho i penetró algo por él; pero las mareas i los vientos contrarios lo hicieron retroceder en desórden. Desembarcó mas tarde 100 hombres en la costa norte el 5 del mismo mes, a poca distancia de la boca del Magallanes, tomó posesion de la comarca en nombre del rei de España i fundó un pueblo que denominó *Nombre de Jesus*, por ofrecer el lugar aguada i parecerle la rejion amena i productiva; mas, como sus compañeros no participaban de las ilusiones de Sarmiento de Gamboa, el jeneral de la armada Diego de Ribera i el piloto mayor Anton Pablos, el mismo que acompañara a Sarmiento de Gamboa desde el Perú hasta España en los años 1579 a 1580, en una buena noche levaron anclas i pusieron rumbo a España, llevándose tres de las naves principales, i arribaron a Sevilla el 31 de setiembre de 1584.

Solo quedaron a Sarmiento de Gamboa la nave Trinidad i la pequeña Maria, esta última incapaz por su porte para dar pasaje a toda la jente de la espedicion i trasladarla a un punto cualquiera cercano. La Trinidad, por su mal estado, habia sido varada de intento para utilizar su clavazon i maderaje en el pueblo que acababan de fundar, ocasionando así un naufrajio voluntario, que ha dado motivo a estas reminiscencias. Estos contratiempos i la infidelidad de los compañeros de Sarmiento de Gamboa no abatieron el ánimo de éste, pensando en seguida fundar una segunda poblacion. Despachó la Maria para que continuase adelante por el Estrecho adentro, conduciendo los pertrechos i materiales hasta un punto que él habia reconocido en su primer viaje, i,

poniéndose a la cabeza de 100 hombres armados, marchó por tierra, sin apartarse mucho de la costa.

Despues de 21 dias de marcha i a veces por lugares poblados de indios, llegaron al rio San Juan el 25 de marzo de 1584. Tomaron posesion de la comarca en nombre del monarca español, i echaron las bases de la ciudad que denominaron *Rei Don Felipe*. Sarmiento de Gamboa se dirijió en seguida a la ciudad del *Nombre de Jesus* para visitarla, el 25 de mayo; pero levantándose un temporal que le hizo faltar las amarras a la MARIA, fué lanzado al Atlántico i se vió obligado a recalar a la costa del Brasil. Hubo de sufrir muchas contrariedades tratando de ausiliar a los establecimientos de Magallanes, pero nunca pudo realizarlo, por lo que regresó a España, abandonando sus fundaciones. Salió de Bahia el 22 de junio de 1586, no sin haber tenido que soportar contratiempos de todo jénero.

El naufrajio de la nave TRINIDAD, que en el fondo no es tal, sino una destruccion voluntaria, nos ha dado tema para ocuparnos someramente del primer ensayo de colonizacion del Estrecho de Magallanes, ensayo desgraciado, debido en gran parte al carácter iluso de Pedro Sarmiento de Gamboa, dada su época i la falta de medios de comunicacion con los establecimientos mas vecinos.

El establecimiento del *Rei Don Felipe* se denominó tambien *Ciudad Cesárea Magallánica* ó de *San Felipe*, en honor de Felipe II, rei de España. Mas tarde, en el mes de enero de 1587, fué denominada *Puerto del Hambre* (Port Famine) por Tomas Cavendish, donde este navegante recojió a Tomas Hernández, uno de los pocos sobrevivientes de la ciudad. Desde esa fecha la localidad permaneció desolada hasta el 21 de setiembre de 1843, que el capitan de la marina chilena don Juan Williams, por órden del presidente de Chile don Manuel Búlnes, echó en ese punto las bases de un nuevo pueblo que se denominó *Fuerte Búlnes*, para servir de centro al territorio de colonizacion de Magallanes; pero fué abandonado en 1850, para instalar la poblacion en Punta Arenas,

50 kilometros mas al norte, hoi ciudad floreciente i cabecera del territorio de Magallanes.

1585

SAN JUAN DE ANTONA.

A mediados de 1585, cuando el gobernador de Chile don Alonso de Sotomayor esperaba los ausilios que habia solicitado del Perú, en defensa de los araucanos, llegó a Valparaiso un buque llamado SAN JUAN DE ANTONA, procedente del Callao, con un cargamento surtido para los comerciantes i una cantidad de fierros i de pólvora para el gobierno de la colonia.

Surto en la rada, se cree que la esplosion casual de una botija con pólvora, hizo volar al SAN JUAN DE ANTONA con toda su carga i tripulantes, destrozándolo por completo. «Esta ha sido,—decia el gobernador,—la mayor desgracia que al presente podia venir a este reino, así por su gran necesidad que en él habia de todo lo que en él venia, como por quedar destruidas muchas personas dél, i todos los moradores que continuaban esta navegacion perdida.» [1]

Tales eran las angustias i necesidades por que pasaba el pais en aquellos tiempos, i tales tambien las necesidades de la colonia cuando se vislumbraba el alzamiento jeneral de los indíjenas que hubiera de dar al traste con todas las ciudades del sur.

1587

UN BARCO.

Con motivo de haber aparecido dos buques del corsario ingles Tomas Cavendish, por las dereceras de Concepcion, allá

1. *Historia Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo III, páj. 45.

por la Pascua de Navidad de 1587, el maestre de campo Alonso Garcia Ramon mandó aviso a la Imperial i a Santiago para que a su turno lo enviasen al conde del Villar, virrei del Perú; pero no contento con esto, se propuso enviar el aviso directamente: juntó a los marineros de Concepcion para deliberar sobre el caso, resolviéndose despachar *un barco grande* con algunas personas, como se hizo en efecto; mas, sorprendida la nave por un temporal de viento, naufragó en la costa ántes de llegar a Valparaiso. Tripulantes i viajeros salvaron en tierra.

En Valparaiso se embarcaron nuevamente los comisionados en un navio nombrado MARIANA con destino a la ciudad de los Reyes, donde cumplieron su cometido. [1]

1587

UN BARCO.

Los pobladores de las ciudades fundadas por Pedro Sarmiento de Gamboa en 1584, en el Estrecho de Magallanes, viéndose abandonados i exhautos de recursos i sin esperanza alguna de socorro, comenzaron la construccion de dos barcos en el puerto del Rei Felipe i bajo la direccion de Biedma, jefe de la colonia. En enero de 1587 se embarcaron en ellos los 50 hombres que aun sobrevivian, perdiéndose uno de los barcos en los arrecifes de la punta Santa Brijida. No cabiendo la jente en el otro, Biedma siguió su viaje con 20 hombres, dejando 30 con Tomas Hernandez, los mismos que perecieron de necesidad.

Cuando el corsario ingles Tomas Cavendish penetró en el Magallanes, en enero de 1587, solo quedaban vivos 15 hombres i 3 mujeres de los 400 que tres años ántes habia desembarcado el gobernador Sarmiento de Gamboa. Cavendish

1. *Historiadores de Chile*, tomo VI.—*Pedro Mariño de Lobera* pájinas 418 a 429.

tuvo conocimiento de la trájica historia en la ciudad del Rei Don Felipe. Thomas Cavendish no se preocupó de socorrer a los pocos sobrevivientes, i continuó su viaje al Pacífico, despues de calificar al puerto con el triste apellido del Puerto del Hambre (Port Famine), que se conserva hasta el presente. En este puerto se improvisó el primer astillero en 1586, i tres años mas tarde, Oliverio Van Noort construia una gran chalupa al occidente del cabo Froward.

Tomas Hernandez desertó en el puerto de Quintero, i gracias a sus declaraciones se supieron mas tarde los tristes sucesos ocurridos en la ciudad *Rei Don Felipe*.

1587

UN BUQUE

Cuando el corsario ingles Thomas Cavendish acercó las costas chilenas, las autoridades españolas enviaron varias naves al norte para dar aviso de la presencia de los ingleses en el Mar del Sur. Una de estas naves, que habia salido de la Concepcion, naufragó un poco al sur de Valparaiso; pero otra de ellas, que habia salido de este puerto con el mismo propósito, fué cojida por Cavendish en las inmediaciones de Arica en el mes de mayo de 1587. Esta nave era pequeña e iba de Valparaiso para llevar aviso al virrei del Perú. Los despachos de que era portadora habian sido arrojados al mar, pero uno de los españoles, sometido al tormento, descubrió cuanto deseaba saber Cavendish, quemando en seguida la embarcacion. Los prisioneros fueron puestos en libertad i echados en tierra, i tuvieron la fortuna de ignorar lo que habia ocurrido a los ingleses en Quintero, que de lo contrario todos ellos habrian sido ahorcados. [1]

---

1. *Historia Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo III, páj. 94.

1600

TRES NAVES.

A fines del mes de marzo de 1600, el corsario holandes Olíverio Van Noort se presentaba a la vista de la rada de Valparaiso (dia 28), donde se hallaban surtos cuatro buques españoles del comercio del cabotaje. No permitiendo el tiempo entrar al puerto, envió dos chalupas armadas de 20 mosquetes para tomarlos. Uno de ellos varó en la playa para salvarse de ser apresada; la segunda, que era la mayor, se hallaba tripulada por 30 indios, muriendo los mas en la pelea, de la cual se apoderaron los holandeses. Las dos restantes, que se hallaban abandonadas por sus tripulantes, fueron incendiadas i destruidas.

La embarcacion apresada, llamada Los Picos, del porte de 160 toneladas, les proporcionó algunas ovejas, grasa, vino en botijas de barro, puercos, manteca, cocos, manzanas, aceitunas en botijas, cordobanes, etc., etc., constituyendo un buen refrijerio para los corsarios.

1600

LOS PICOS.

Oliverio Van Noort, corsario holandes, prendió fuego en la rada de Valpaaaiso a este buque, del porte de 160 toneladas, que habia tomado a los españoles en el mes de abril de 1600, con su cargamento de sebo; i despues de proveerse de víveres i aguada, se hizo a la vela el dia 7 del del mismo mes, con destino a los archipiélagos de Asia, cuidándose de las costas americanas por temor de encontrarse con las naves que el virrei del Perú habia aprestado para perseguirlo.

Don Diego Barros Arana, tratando de la escursion de Van

Noort, se espresa así: «Las aventuras subsiguientes de esos audaces espedicionarios no pertenecen a nuestra historia. Juan Sandoval, el piloto español del BUEN JESUS, que habia suministrado a los holandeses mui buenas noticias sobre la navegacion de aquellos mares i sobre los aprestos bélicos del virrei del Perú, *fué arrojado al mar* el 30 de junio, despues de una disputa en que se quejaba del mal tratamiento que recibia. Estas i muchas otras crueldades eran el fruto no solo de la educacion i de la dureza de carácter de esos aventureros, sino del ódio profundo que los holandeses profesaban a sus antiguos opresores despues de la larga i sangrienta guerra de la independencia i de las atrocidades de que su patria habia sido víctima.» [1]

1600

BARCO LONGO.

El gobernador interino del reino de Chile, don Francisco de Quiñones, a su arribo a la ciudad de Concepcion, despues de haber despoblado a las ciudades de la Imperial i de Angol, supo que la de Arauco se hallaba asediada por los indíjenas. Se propuso darle ausilio, marchando por tierra; pero las copiosas lluvias del mes de julio de 1600, por una parte, i su avanzada edad por otra, no se lo permitieron. Mas, como no era dable abandonar aquella plaza espuesta a la zaña de los araucanos, despues de las numerosas pérdidas que habian esperimentado con el alzamiento jeneral de los indíjenas, resolvió enviar una escuadrilla compuesta de tres naves, al mando del esperto capitan Juan Martinez de Leiva.

La flotilla se componia de una fragata que conducia los bastimentos de boca i guerra i los varios pertrechos con que debia ausiliarse el fuerte de Arauco, acompañada de dos

1. *Historia Jeneral de Chile*, tomo III, páj. 311.

barcos longos,[1] llevando entre todos setenta soldados a mas de la marineria.

El mejor de los barcos lo comandaba en persona Juan Martinez de Leiva, llevando consigo 39 hombres escojidos, con los cuales debia emprender el desembarco por frente a la destruida ciudad; pues ya solo quedaba el fuerte abrigando a los habitantes i a las escasas tropas que lo defendian.

La fragata i sus escampavias o barcos longos dejaron la bahia de Concepcion a fines de junio, i una vez fuera de ella se hallaron sorprendidos por un temporal de viento norte, tan comunes en esa estacion, que los desgaritó, sin que pudiesen desempeñar su cometido. La fragata regresó al puerto de salida, llevándose los elementos de que era portadora, conservando los barcos longos la union. Uno de éstos se encontró casi perdido entre los arrecifes de Curaquilla,[2] pero despues de algunos dias de mortal angustia pudo refujiarse en la rada del SE. de la isla Santa Maria, para regresar despues a la Concepcion.

El buque que mandaba Juan Martinez de Leiva fué mas desgraciado, pues parece que tratando de tomar el abrigo que ofrece la isla Santa Maria, entrando por la Boca Chica, el temporal la hizo embarrancar sobre la punta de Lavapié, haciéndose pedazos.

El capitan i tripulacion lograron ganar la tierra, mas esto les fué funesto, i rodeados por los indios, en circunstancia de hallarse desarmados, no les fué posible hacer resistencia,

Dieron muerte al capitan Martinez de Leiva i a la mayor parte de los náufragos, conservando prisioneros a unos po-

---

1. *Barco longo* o *luengo*, era una embarcacion pequeña, de proa redonda, de una sola cubierta, i con una vela que la abrazaba de popa a proa. Era la mas lijera de aquellos tiempos i se le solia llamar tambien *gabarra*, *batel* i *bajel*.

2. Este nombre jeográfico no se conserva en las cartas modernas; pero se sabe que la comarca de Curaquilla de los antiguos era la comprendida entre la ciudad de Arauco i la ensenada de Llico, segun consta de varias escrituras de venta de las tierras de esa rejion i muchos documentos coetáneos, i hasta el rio tributario del Tubul que riega las espaldas de aquella comarca se denomina Curaquilla.

cos, que mas tarde obtuvieron su libertad, en número de seis o siete, los que regresaron a Concepcion, i entre ellos un trompeta ingles que perteneció al CIERVO VOLANTE de la escuadrilla de Simon de Cordes. Este almirante i 23 hombres de los suyos fueron muertos en Llico, en un asalto que les dieron los araucanos al desembarcar allí en el mes de noviembre de 1599.

1600

«ENRIQUE FEDERICO.»

La escuadrilla holandesa de Oliverio Van Noort partió de Corea el 13 de setiembre de 1598. El 24 de noviembre del año siguiente embocó el estrecho de Magallanes i despues de mil contrariedades entró en el océano Pacífico el 29 de febrero de 1600.

La armada, que en su principio se componia de cuatro buques, se hallaba reducida a tres, por haberse perdido uno de ellos en la parte oriental del estrecho; i el 14 de marzo naufragó el barco ENRIQUE FEDERICO, dando al traves en la costa occidental de Patagonia. Montaba este buque el vice-almirante Pedro Van Lint, de cuya suerte no se supo jamas.

«SAN JUAN BAUTISTA»

El navío español nombrado SAN JUAN BAUTISTA, procedente del Callao, llegó al puerto de Penco el 1.° de octubre d 1599, con refuerzos de tropa i algunos elementos para el gobernador i capitau jeneral del reino de Chile don Francisco de Quiñones, al mando de su dueño i capitan don Pedro de Recalde i Arrandolaza. El valor del buque SAN JUAN BAUTISTA con su equipaje, se estimaba en 9,000 pesos i media 300 toneladas de arqueo.

El buque de Recalde se dirijió en seguida a Valparaiso con

el fin de embarcar recursos para dirijirse despues a socorrer a la plaza de Valdivia, que se hallaba asediada por los araucanos.

El 31 de mayo de 1600 se encontraba el San Juan Bautista al ancla en Valparaiso cargando los elementos que debia conducir al sur, cuando fué sorprendido por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, que lo arrojó sobre la costa, perdiéndose totalmente, no obstante los esfuerzos que se hicieron por su capitan i dueño por salvar su fortuna, vinculada toda ella en el San Juan Bautista.[1]

El mes de mayo es, pues, para Valparaiso, desde los tiempos de la colonia, de funestos recuerdos por motivo de los temporales que baten su rada i los daños que las naves surtas en ella esperimentan. Un estudio atento de los siniestros marítimos pondrá de manifiesto esta verdad.

UN BARCO.

Un buque que salió de San Antonio de Chacao (Chiloé) con destino a la bahia de Concepcion i en el cual iba como pasajero el padre frai Melchor Venegas, despachado que fué en Penco, se dirijió a Valparaiso, naufragando en seguida en unos bajos (Rapel?), donde se perdió totalmente, pereciendo mas de sesenta personas, entre pasajeros i tripulantes. sin escapar persona alguna.

Este siniestro fué mui doloroso para la colonia, tanto por el número de víctimas que ocasionó, cuanto por la época luctuosa en que tuvo lugar, careciendo el pais de recursos en los momentos que esperimentaba el mas grande alzamiento de los araucanos contra las armas españolas.

A propósito de este siniestro, dice el padre Alonso de Ovalle lo siguiente: «La primera la hallo escrita en la ánua de veinte i nueve i treinta, i fué el caso que bajando este venerable padre de las misiones de Chiloé a ser rector del colejio

---

1. *El capitan don Pedro de Recalde*, por Justo Abel Rosales.

de la Concepcion, se cayó el timon al navio i no pudiendo gobernar, se le arrimaba a tierra de manera que no pudiéndolo remediar con ninguna dilijencia humana se daban ya todos por perdidos: apretábales terriblemente el viento, i no habiendo remedio humano, apeló el padre Melchor al divino: quítase una pequeña imájen de Nuestra Señora que traia al cuello i poniéndola al timon al punto aproó el navio al mar, apartándose de la tierra i calmó el viento, con que pudieron aderezar el timon i volverle a su lugar: volvió el viento e hicieron felizmente su viaje. Tomó de aquí ocasion el padre Melchor para hacer una fervorosa plática, exhortando a los del navio a que agradeciesen a Nuestra Señora aquel soberano beneficio i que en reconocimiento de él enmendasen algunos escándalos que algunos daban en materia de sensualidad. Llegaron a la Concepcion, i no solamente no se enmendaron de lo que el padre les habia reprendido, sino que habiendo de hacer viaje a Santiago de Chile, se atrevieron a embarcar de nuevo las mismas mujeres que habian provocado la ira de Dios en el viaje antecedente: i parece que para darle a entender su Divina Majestad que si habia sufrido primero sus ofensas i no confundiéndolos, cuando iba a dar en tierra el navio, era por llevar en él al que por medio de la intercesion de la Vírjen habia detenido el brazo de su justicia; sucedió que habiéndose quedado el Padre en Concepcion i héchose el navio a la vela, se perdió en unos arrecifes, sin tempestad ninguna, solo por un descuido del piloto, i se ahogaron mas de sesenta personas que iban en él».[1]

Queda al curioso lector apreciar en lo que valga la mistificacion del padre Melchor Vargas i su historiógrafo el jesuita Alonso de Ovalle, que por lo que hace al naufrajio de la nave, bien se lo merece el piloto i las damas de marras, que no es este el caso único de siniestros fatales ocurridos por iguales causas.

(1) *Histórica Relacion del Reino de Chile*, tomo II, páj. 349.—*Coleccion de Historiadores de Chile*, tomo XIII.

1601

«BUEN BARCO.»

Asediada la ciudad de Osorno por las huestes araucanas en 1601, el coronel don Francisco del Campo mandó construir un barco en las riberas del Rio Bueno, con el propósito de que le sirviese para comunicar con el gobernador del reino de Chile i pedirle ausilio; i miéntras se llevaba a cabo la construccion, envió a la boca del rio una comision de peritos para que le informasen si el barco podia salir a la mar. Contestando éstos satisfactoriamente, el BUEN BARCO fué lanzado al agua.

Preparado todo, se embarcaron siete u ocho hombres i un procurador de la ciudad de Osorno. El contento de los españoles era grande halagados de la esperanza de comunicar con la ciudad de Concepcion i de recibir prontos ausilios. El BUEN BARCO se botó aguas abajo por el rio, llevando las esperanzas i el consuelo de los aflijidos pobladores; pero al salvar la barra que el rio tiene en su desembocadura, fué envuelto por las olas i destruido completamente, sin escapar ni uno solo de los tripulantes.

Con el naufrajio del BUEN BARCO perecieron tambien todas las esperanzas de socorro de los conquistadores, que cifraban en él el consuelo i el alivio de sus males, tan cruelmente estrechados por los implacables araucanos que defendian su libertad. [1]

1602

«LA GALIZABRA.»

El alzamiento jeneral de los araucanos en 1599 habia dado por resultado la destruccion de varias ciudades del sur; pero

1. *Seis años de la Historia de Chile*, por Crescente Errázuriz, tomo II, cap. IX.

aun se sostenian las de Valdivia i Osorno en condiciones mui precarias, por lo que el gobernador del reino de Chile don Alonso de Rivera despachó el barco llamado LA GALIZABRA [1] con un refuerzo de 25 hombres a cargo del maestre de campo don Alvaro de Mejia, quien deberia tomar el mando de las posesiones del sur. Se embarcaron asimismo el sarjento mayor Francisco Rosas, cuñado del gobernador, i otros capitanes, sumando todos, tripulacion, soldados i pasajeros, 56 hombres.

La GALIZABRA salió de la bahia de Concepcion el dia 14 de junio de 1602, en lo mas crudo del invierno i para una rejion procelosa i apremiada de la situacion de los pueblos australes que aun se sostenian asediados por los araucanos, hubo de hacerse a la mar. Sorprendida por vientos tempestuosos, se guareció primero al socaire de la isla Mocha; pero al continuar al sur, la cojió nuevamente un fuerte temporal de norte, i propasándose del puerto de su destino, que era el de Carelmapu, fué a embarrancar en la noche del 22 del mismo mes sobre la costa norte de la isla del Guafo, donde se hizo pedazos, con pérdida total de la nave, su carga i 36 hombres, inclusos el capitan i piloto de LA GALIZABRA.

Entre los salvados se cita al capitan Blas Perez de Esquibias, i tanto éste como los demas tuvieron que sufrir mil penalidades, i habrian talvez sucumbido sin el ausilio que prestaron a los náufragos los españoles de Castro, debido a los indíjenas que se apercibieron de la desgracia ocurrida a LA GALIZABRA. Solo despues de seis meses se supo en la capital del reino esta desgracia, i segun las crónicas, pudieron salvarse cuatro cañones i algunos mosquetes i pertrechos, que sirvieron para fortificar la ciudad de Castro, cabecera por entonces del archipiélago de Chiloé.[2]

---

1. Embarcacion de vela latina, como de 100 toneladas de porte, que se usaba por aquellos años, especialmente en el mar Mediterráneo.

2. *Historia Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo III, capítulos XIX i XX.—*Seis años de la Historia de Chile*, por Crescente Errázuriz, tomo II, pájs. 159, 258 i 259.—*Histórica Relacion del Reino de Chile*, por el padre Rosales.

1603

UN BARCO.

Cuando el capitan Francisco de Hernandez creyó imposible la defensa de la ciudad de Osorno contra los araucanos, despues de cuatro años de asedio, resolvió abandonarla para salvar a sus moradores i las relijiosas de Santa Isabel que habia en la ciudad.

En efecto, en octubre de 1602 abandonaron a Osorno, cargando cada indivíduo los víveres que podian soportar, i marchando a pié por entre espesos bosques i tremedales, llegaron a Carelmapu despues de 26 dias de penosa marcha, no sin haber perdido 24 personas, que perecieron desfallecidas en el camino.

Hernandez, miéntras fundaba los caserios de San Antonio de Calbuco i Carelmapu, envió a la ciudad de Castro los relijiosos i monjas, donde se les proporcionó una nave que el gobernador de Chile, don Alonso de Rivera, les habia mandado para que se trasladasen a Valparaiso todas las personas relijiosas, lo que efectuaron en principios de 1603. Dieron éstos la vela, pero sorprendida la nave por un fuerte temporal del cuarto cuadrante, que le rompió el timon, maltratándola mucho i haciendo agua, se vieron obligados a arribar a Concepcion, donde surjieron, yéndose el buque a pique tres dias despues, por causas que no recuerdan las crónicas, mas es de suponer que la pérdida se debiese al abandono. Algunos meses mas tarde les proporcionó otro buque el gobernador, con el cual aportaron a Valparaiso, trasladándose en seguida a Santiago en el mes de diciembre del mismo año, donde las monjas de Santa Isabel levantaron un monasterio con el título de Santa Clara.[1]

1. *Coleccion de Historiadores de Chile*, páj. 245.—Don Vicente Carvallo i Goyeneche.

1608

BARCO DE LUIS GONZALEZ.

En un legajo de papeles que se halla en el volúmen 351—*Jesuitas*, 1667-1673, de la Biblioteca Nacional, se lee:

«En Santiago de Chile, en 21 de agosto de 1608, declara don Francisco Sanchez Chamorro, como testigo en un juicio que sigue con el capitan don Baltasar de Castro sobre tierras, lo siguiente: «que estaba a bordo del navio de Luis Gonzalez, que se perdió en el paraje de Coquimbo, ha tiempo de un mes i dos dias a esta parte (julio 19) poco mas o ménos, i vido como iba en el dicho navio el capitan Francisco Delgado, yerno del capitan Baltasar de Castro, e llevaba unos papeles que [él] le decia era una probanza del pleito que trataba con Manuel Gonzalez Chaparro sobre los títulos sobre el cual dicho capitan Delgado quedaba en el navio, i vido con otros que en él quedaban, porque este testigo i otras personas salieron en la barca a tierra, luego que zozobró.»

Este buque, que habia salido de Valparaiso con destino al Callao el 19 de julio de 1608, zozobró en las dereceras de Coquimbo, muriendo en el naufrajio su capitan Francisco Delgado i asimismo algunos de sus tripulantes i pasajeros, perdiéndose además las probanzas de que se hace mérito en el espediente que tenemos a la vista i de que se ha hecho mencion, relativo a un litijio de terrenos de Renca, que siguieron mas tarde sus herederos.

Gracias a este juicio podemos nosotros tomar nota de la pérdida total del barco de Luis Gonzalez, que tal era la estadística de aquellos tiempos, formada entre litijios i prolongados papeleos.

1615

UN BUQUE

(DE LA ESCUADRILLA DE SPILBERGHEN).

El almirante holandés Jorje Spilberg o Spilberghen, puso a las órdenes de su gobierno seis naves de su propiedad, formándose con ellas una escuadrilla que se denominó «La Victoria», compuesta de la nave GRAN SOL, que era la capitana; LA LUNA, que hacia de almirante, la VENATORIA, el LUCERO, el EOLO, el LARO i la AMSTERDAM.

La escuadrilla fué puesta bajo las órdenes de Spilberghen i dejó las costas de Holanda con destino al estrecho de Magallanes i costas del Pacífico. Tocó en las islas Maderas, costeó la costa de Africa, pasó el Cabo Verde, se dirijió al Brasil i fondeó en la isla de San Vicente, entrando por fin al estrecho de Magallanes el dia 28 de abril de 1615, donde perdió una de sus naves,[1] no indicándose la localidad.

Desembocó al mar Pacífico, penetró al interior del archipiélago de Chiloé i bombardeó el pueblo de Castro, su capital; hizo provisiones en la isla Mocha i desembarcó en la isla Santa Maria, donde harpió cuanto pudo, prendiendo en seguida fuego a las habitaciones. Despues se dirijió a las costas del Perú.

«SAN AGUSTIN.»

Buque de comercio del Perú, incendiado por los españoles en la costa de Concon el 11 de junio de 1615, para que no cayese en poder de la escuadra holandesa al mando del almirante Jorje Spilberghen que, corriendo la costa chilena, ha-

1. *Dic. Hist. Biog. del Perú.* por don Manuel de Mendiburu, tomo VII, páj. 382.

bia arribado a Valparaiso en el mismo dia. Con el incendio de esta nave se perdieron 800 fanegas de trigo; 150 quintales de biscocho i 64 cuerdas de arcabuz que tenia a su bordo, destinadas a abastecer el ejército del sur.

El San Agustin habia sido despachado desde Concepcion por el gobernador don Alonso de Rivera para dar aviso de la llegada del corsario holandes i se previniesen; mas como Spilberghen no pudiese adueñarse del San Agustin, desembarcó en Concon con 200 hombres i una pieza de artilleria. «Encontraron tambien las casas incendiadas, dice la relacion holandesa, i los españoles tanto jinetes como infantes, en órden de batalla, sin atreverse sin embargo a acercársenos a causa de nuestro cañon que hacia fuego sin cesar. Al contrario, a medida que avanzábamos, ellos retrocedian. Al fin, habiendo sobrevenido la bruma, el almirante se reembarcó con sus tropas i haciendo levar las anclas, nos dirijimos al norte a toda vela».[1]

1616

«SAN FRANCISCO JAVIER.»

El 26 de mayo de 1616 ocurrió en Valparaiso un fuerte temporal de viento norte que arrojó a la costa el navio San Francisco, buque en que habia llegado la segunda remesa del real situado ese año.

«A los principios de 1616, dice la *Breve relacion, etc., de Juan Recio de Leon*, se embarcó para Chile en el navio San Francisco en que venian mas de noventa personas i docientos mil ducados; i como a los 19 de mayo i en 29 grados sobreviniese una tormenta en que perecieron el piloto i algunos marineros, hubo de tomar el timon, i a pesar de que en esto parece se fracturó una costilla, siguió gobernando hasta Val-

1. *Hist. Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo IV, pájina 111.

paraiso, donde el buque dió en la costa, librándose la jente». [1]

El mes de mayo, como llevamos recordado en varias ocasiones, es por demas funesto en la costa de la parte central de Chile con motivo de los fuertes temporales del cuarto cuadrante que azotan la rada de Valparaiso.

El SAN FRANCISCO JAVIER navegaba en las aguas del Pacífico desde ántes de 1593, pues fué el navio que condujo a Chile los primeros padres de la Compañia de Jesus. Salió del Callao el 19 de febrero de 1593 llevando consigo a los padres Baltasar Piñas, Luis de Valdivia, Hernando de Aguilera, Gabriel de la Vega i los hermanos Miguel Teleña i Fabian Martinez. Arribaron a Coquimbo despues de mas de treinta dias de viaje.

El SAN FRANCISCO JAVIER siguió navegando de Chile al Perú i vice-versa, hasta que fué echado a la costa en Valparaiso, destruyéndose del todo. [2]

El SAN FRANCISCO JAVIER navegaba en el Pacífico no ménos de 77 años, sin tomar en cuenta los que habia navegado en el Atlántico. Era, por cierto, uno de los mas ancianos que recuerda la estadística.

1619

UNA NAVE.

La espedicion al Magallanes de los hermanos Nodales halló en las inmediaciones del cabo de las Vírjenes una *nao naufragada*. Se aprovechó del herraje que pudo, sin conseguir detalles de ella ni sospechar su nacionalidad. Esto ocurrió el 17 de enero de 1619. Siguieron por el estrecho hasta desembocar al Pacífico, i a su regreso al Mar del Norte, vol-

1. *Biblioteca Hispano-Chilena*, por José T. Medina, tomo I, páj. 198.
2. *Historia de la Compañia de Jesus*, por el padre Francisco Enrich, tomo I, pájs. 14 i 15.

vieron a reconocer el buque náufrago i le estrajeron algunas cabillas de fierro el dia 13 de marzo del mismo año.[1]

1623

«LA CAPITANA» I «EL PATACHE».

(DE MANDUJANO)

«La escuadrilla de tres naves que habia organizado en España Francisco de Mandujano para trasportar el socorro de Chile, dice don Diego Barros Arana, salió a fines de octubre de 1622 del puerto de San Lúcar de Barrameda. La navegacion fué en un principio enteramente feliz i tan rápida como era posible en aquella época. Dos meses mas tarde llegaba a Rio de Janeiro, donde pudo renovar una parte de sus provisiones i enrolar en la espedicion algunos soldados portugueses; i el 16 de enero de 1623 se hallaba en la embocadura del rio de la Plata, preparándose para seguir viaje. Por un momento se trató allí de marchar a Chile por los caminos de tierra, pero el maestre de campo Ayala i el capitan Nodal tenian tanta confianza en las ventajas del itinerario que se habia trazado, que contra las indicaciones i consejos de las autoridades de tierra, se lanzaron nuevamente al mar. Su propósito era penetrar al Pacífico por el estrecho de Le Maire i el cabo de Hornos, como lo habian hecho los holandeses i los españoles en las últimas espediciones.

«A la altura del estrecho de Magallanes una violenta tempestad dispersó la escuadrilla. Nunca se supo de la suerte que habian corrido dos de las naves. Indudablemente fueron víctimas de un desastroso naufrajio en que no logró escapar un solo hombre. En ellas perecieron don Iñigo de Ayala, Gonzalo Nodal i mas de 250 soldados. Un año mas tarde, no

---

1 *Viaje al Magallanes* por la fragata «Santa Maria de la Cabeza,» pájs. 261 a 262.

pudiendo esplicarse la separacion de esos dos buques, se creia como probable que hubiesen sido apresados por los holandeses, de cuya presencia en aquellos mares se tenia en aquella época vagas noticias en Chile i el Perú.

«Solo el buque almirante, que mandaba en persona Francisco de Mandujano, salvó de aquella catástrofe, pero no podia dar noticia de sus compañeros, de quienes lo habia separado la tempestad. Combatida por vientos contrarios del sur, esa nave tuvo que retroceder hasta Buenos Aires a fines de marzo. Llevaba a su bordo algunos oficiales i 144 soldados i una parte de los bagajes de la espedicion. El capitan don Miguel de Sessé, que mandaba esa jente, la desembarcó allí, i venciendo no pocas dificultades i gracias a los socorros que pudo suministrarle el gobernador de Buenos Aires, se puso en marcha para Chile por los caminos de tierra en los últimos dias de setiembre de 1623.

«Durante la travesia de la pampa se desertaron de sus filas cerca de sesenta soldados en la esperanza de ir a buscar fortuna en los minerales de Potosí, cuya portentosa riqueza le habia dado una gran celebridad en América i Europa. En los primeros dias de 1624 entraba por fin a Chile don Miguel de Sessé con ochenta i cinco hombres, apénas vestidos i casi desarmados, únicos restos que se salvaron de aquella columna reunida en España con tanta dificultad i con tantos sacrificios. El resultado desastroso de esta espedicion contribuyó en gran manera a que el gobierno metropolitano no pensase por entónces en utilizar el camino del cabo de Hornos, que, sin embargo, quedaba franco i espedito para los enemigos de España». [1]

---

1. *Historia jeneral de Chile* antes citada, tomo IV, páj. 186.—*La Revista del Archivo jeneral de Buenos Aires*, tomo IV, escribe Francisco Mandojano por Mandujano.

1624

UN BUQUE.

Don Benjamin Vicuña Mackenna, en su *Juan Fernandez*, tratando del año 1634, dice:

«Conforme a las románticas versiones que mas tarde hicieron de su paso i abrigo en esos nidos del mar los bucaneros o forbantes del siglo XVII, ocurrió tambien por esos años en Juan Fernandez un naufrajio en que perecieron todos los tripulantes, escepto un negro que vivió largos años solitario entre las breñas i que fué el primer tipo, despues de los seis desertores holandeses de L'Hermite, que antes de Alejandro Selkirk hubiera podido servir de modelo a Daniel Defoe para concebir i ejecutar su admirable ficcion». [1]

1627

UN NAVIO.

El padre Diego de Rosales habla del naufrajio de un navio ocurrido sobre la costa de los indios cuncos (Llanquihue) en estos términos: «Socorrió luego a Chiloé con ropa i jente por la poca que aquella provincia tenia para su conservacion, i con ella el jeneral don Pedro Paez Castillejo por cabo de aquella provincia, con órden que dicen tuvo del virrey de que entrase con toda la fuerza que pudiese en el puerto de Valdivia i maloquease toda aquella tierra i la atemorizase para que diesen aquellos valles la obediencia i ayuda a Su Majestad para la ciudad que intentaba poblar en aquel puerto i para estorbar al ingles que no se apoderase de él, como lo intentó despues. I por el infortunio que a don Pedro Paez le sucedió, que fué mui grande, se discantó despues que esta

1. *Juan Fernandez*, pájs. 105 i 106.

jornada se habia fundado, mas en codicia de cojer piezas i hacerse de esclavos, que no en conveniencias de estorbar al ingles la entrada, que esa se habia de estorbar poblando i no maloqueando.

«Finalmente, él vino en un navio con trecientos indios de Chiloé i muchos españoles a maloquear a Valdivia, i siendo sentido, no hizo nada, i de retirada tuvieron una tormenta tan grande que dió el navio en las peñas i se hizo pedazos, ahogándose casi todos los trecientos indios i veinticinco españoles, i los pocos que salieron a las peñas, tan maltratados que milagrosamente llegaron a Chiloé, donde fué grandísimo el llanto por la muerte de tanta jente i por la ruina de aquella provincia».[1]

1629

UN NAVIO.

El mismo padre Rosales citado en el siniestro anterior, dice: «Acrecentóse a esta desgracia otra, i fué que el navio que habia venido de Chiloé i pasaba a Santiago para de allí, en tomando su carga, ir a dar aviso al Perú destas desgracias, se perdió el 3 de junio en el cabo de Humos, 14 leguas de la Concepcion. Llevaba dentro 77 almas, mucha ropa de la tierra i tablazon, i como fué de noche la pérdida, no escaparon sino dos personas que dieron aviso de su desgracia».[2]

El verdadero lugar del siniestro debe haber sido los bajos que destaca cabo Carranza, por ser los mas insidiosos en la derrota.

UN NAVIO.

En el informe sobre Francisco Laso de la Vega, presidente de Chile, dado en Concepcion el 16 de marzo de 1634, por el

1. *Historia jeneral de Chile*, tomo III, páj. 32.
2. *Historia de Chile*, por Claudio Gay, tomo II de *Documentos*, página 363.

doctor Lorenzo de Almon, se lee:...«que habiendo dado órden que de Chiloé se despachase un navio i que entrase en Valdivia i maloquease, se perdió i ahogáronse veinticinco españoles i mas trescientos indios amigos llevaron todas las armas, pérdida considerable que hubo harto que resucitar en nuestro tiempo, llegaron estas nuevas por setiembre de 1629».[1]

1630

UNA NAVE

«El maestre de campo de esta provincia (Chiloé) salió de la ciudad de Castro, dice el padre Alonso de Ovalle, en un navio con mucha jente de guerra para hacerla a los indios rebelados de la ciudad de Valdivia, capturar algunas piezas i echarles *la señal de hierro de esclavos;* permitió el cielo que apénas saliesen del puerto de Chiloé (Chacao), cuando les sobrevino una gran tormenta que arrojó el navio en unos peñascos que caian en la tierra de enemigos. Perecieron ciento i sesenta personas, escapándose algunas, que con trabajo i como pudieron aportaron al puerto de donde habian salido». [2]

1633

DOS EMBARCACIONES.

El franciscano frai Pedro González de Agüeros, hablando del gran temblor de tierra que ocurrió al amanecer del dia 14 de mayo de 1633, en el lugar de Carelmapu, que destruyó el lugarejo de este nombre, dice que dos embarcaciones que se hallaban en el puerto, fueron hechas pedazos

1. Gay, *Documentos*, tomo II, páj. 363.
2 *Histórica Relacion*, tomo II, páj. 312.

Es de suponer que las olas desbordantes del mar que siguen de ordinario a los terremotos, hayan sido la causa del desastre, i agrega que «las piedras de la playa estaban fuera de su centro i amontonadas junto a las ruinas del pueblo.» [1]

El padre jesuita Alonso de Ovalle, en su *Histórica Relacion del Reino de Chile,* dice a propósito de este fenómeno: «El 14 de mayo de 1633, al cuarto del alba se oyó en el fuerte de Carelmapu un espantoso ruido que obligó a sus habitantes a abandonar sus lechos i salir afuera de las casas, por parecerle, que todas las construcciones se venian abajo: la causa de todo esto fué un violento huracan o remolino, «que dicen pasó en un credo» o sea en un minuto de tiempo.

«Las tres galeras grandes del fuerte vinieron al suelo con todo un lienzo de *malal* i dos puertas mui pesadas, que despues—como dice—apenas podian mover toda la compañia de soldados, las sacó de sus quicios el remolino.» La iglesia, construida de madera, fué arrasada por tierra, como igual mente casi todas las casas del lugarejo; i fué tal la violencia del remolino que, no pudiendo quebrar las madrinas de alerce que tenia la iglesia i entraban en tierra como vara i media, las arrancó i cual palancas aventaron la tierra, llevándose por delante las sepulturas de los muertos, cuyos cuerpos dejaban desenterrados.

«Poco despues—agrega la narracion—vieron cómo un globo de fuego sobre un monte alto que cae encima del fuerte i donde suelen subir a ver entrar los navios (la Picuta de Carelmapu), el cual parecia amenazar aun mayor ruina. De allí saltó al mar alterando las aguas; tras él vino una gran tempestad de truenos, acompañada de grande oscuridad, que iba volando por toda esta bahia, i últimamente despidió de sí el cielo granizo mas grande, sin encarecimiento, que balas grandes de mosquete, quedando el mar como hirviendo i levantando grandes i altas olas, que dicen ser cosa increible si no es quien lo vió... que parecia ser dia de juicio ver todos los elementos revueltos... Muchas piraguas de los naturales

1. *Descripcion Historial de Chiloé*, pájs. 101 i 102.

fueron destruidas en la costa por los flujos i reflujos del mar.» [1]

1634

SAN MARTIN.

El temor a los corsarios que tenia siempre alarmadas a las autoridades españolas de América, i los rumores que circulaban en 1633, obligaron al conde de Chinchon, virrei del Perú, a mandar la fragata SAN MARTIN a las islas de Juan Fernandez para que, poniendo centinelas, se mantuviese al asecho de los buques enemigos a fin de dar pronto aviso regresando al Callao.

Al efecto, la fragata fué provista de abundantes víveres i municiones de guerra, en atencion a una larga permanencia en Juan Fernandez. El cargo de la comision se dió al alférez don Martin de Orellana, poniendo a sus órdenes cuatro soldados, un piloto, siete marineros, tres negros i un indio grumete, ademas del capitan de la fragata, el cual no tenia mas atribuciones que el gobierno i direccion del buque. La SAN MARTIN salió de la bahia del Callao en 1633, i debió hacer su centinela hasta el mes de abril de 1634, época en que sus instrucciones le prevenian regresar al puerto de salida.

La fragata habia surjido en el puerto de San Juan Bautista o el Cumberland de los ingleses, mui cerca de tierra i acoderada a los árboles de la costa, para precaverse quizá de las rachas del viento del sur que descienden de las alturas de la isla con verdadera furia en muchas ocasiones; pero un dia, que no consignan las crónicas que hemos podido consultar, se descargó un fuerte temporal de viento norte con récia marejada, que dió en tierra con la SAN MARTIN, haciéndose pedazos. La jente saltó en tierra, pero quedó prisionera en la isla i sin mas recursos que algunos víveres i un bote que salvó del naufrajio.

1. *Coleccion de Historiadores de Chile*, etc., tomo XIII, cap. XXII, pájs. 319 a 321.

El alferez Orellana, hombre de carácter, hizo recorrer el bote e invitó a su jente para que lo acompañase al continente, ya que la centinela se habia hecho ineficaz, por la pérdida de la SAN MARTIN. Tan débil embarcacion retrajo a los mas i solo se ofrecieron a acompañarlo el capitan, el contramaestre, un marinero i el indio grumete. Cinco hombres emprendieron la aventura de cruzar la distancia que mediaba entre Juan Fernandez i la costa firme, quedando catorce náufragos en espera de ausilio futuro, notándose que el indio grumete figura entre los mas alentados.

El bote de la SAN MARTIN tuvo un viaje feliz, yendo a cojer tierra en la costa de Copiapó, i talvez en Puerto Viejo, desde donde se dirijió al de Arica i despues al Callao, para dar cuenta del fracaso i de los 14 hombres que quedaban abandonados en Juan Fernandez. [1]

1643

ORANGIE BOOM.

Buque holandes de la escuadrilla de Enrique Brouwer, destinado como los demas a posesionarse del puerto de Valdivia en Chile, que rindió su mastelero de gavia al sur del Cabo de Hornos i se separó de sus consortes.

La narracion del viaje de Brouwer, hablando del ORANGIE BOOM, dice lo siguiente: «De este buque no hemos sabido nada desde entónces, ni ántes ni despues de nuestra llegada a Chiloé, por lo que supusimos habia vuelto a Pernambuco, lo cual, sin embargo, no parecia necesario, pues habria sido mejor arribar a la bahia Valentin para repararse i seguir despues a la flotilla.»

A ser esto verdad, i no recordarse en el resto del viaje al ORANGIE BOOM, parece que hubiese naufragado en las cerca-

1. *Hist. del capitan don Pedro de Recalde*, por Justo Abel Rosales.

nias del Cabo de Hornos, en fuerza de los temporales que maltrataron la escuadrilla holandesa de Brouwer.

Algunas crónicas dan por perdido en el rio Valdivia a uno de los barcos de Brouwer; pero el testo de la narracion solo habla de varaduras, por lo que nos inclinamos a suponer que solo se trata del ORANGIE BOOM i de su pérdida o separacion de la escuadrilla en el Cabo de Hornos.

1643

SANTO DOMINGO.

Buque del comercio del Perú. con un cargamento de maderas, echado sobre la costa por sus tripulantes el 1.° de junio de 1643, cuando la escuadrilla holandesa. al mando de Enrique Brouwer, se le presentaba a la vista entre las islas de Quinchao i Lemui (Chiloé). El buque fué inutilizado en la costa a causa de la marejada levantada por un fuerte viento del norte. Los tripulantes salvaron en tierra, internándose en el bosque, para huir del enemigo.

La escuadrilla de Brouwer penetró en seguida en el estuario de Castro hasta enfrentar la ciudad de este nombre, que bombardeó e incendió en seguida. A su retirada, el dia 12 del mismo mes, sacaron del SANTO DOMINGO toda la madera que pudieron embarcar en la ENDRACHT i el YATE, incendiando despues el casco i resto del cargamento. [1]

1647

SAN NICOLAS.

En el mes de abril de 1647 salió del puerto de Papudo el navio de comercio SAN NICOLAS. llevando un valioso carga-

1. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile.* tomo XVI, pájs. 41 a 44.—*Viaje de Enrique Brouwer.*

mento, i surjió en la rada de Arica para hacer su descarga. Comenzaba esta operacion cuando fué sorprendido por el gran temblor de tierra que ocurrió el 13 de mayo de 1647, cuya memoria se conserva en el Perú i aun en Chile, como una de las mayores catástrofes ocurridas en las costas occidentales de Sud-América.

El terremoto o gran convulsion de la corteza terrestre, dió orígen a una ola desbordante que se lanzó sobre la costa, arrastrando consigo cuanto encontró a su paso, i cojiendo al navío San Nicolas, dió con él en la costa, destrozándolo completamente. La tripulacion, compuesta de 14 hombres, sucumbió en su totalidad i asimismo el cargamento que se estimaba en 200.000 pesos. Esta pérdida es una de las mas valiosas que se recuerdan en las antiguas crónicas. [1]

DOS NAVES.

«El gobernador Mujica—dice don Diego Barros Arana—habla del naufrajio de dos naves que llevaban de Chile valiosos cargamentos para el Perú, pero parece indicar que este desastre, que ocasionó grandes pérdidas, tuvo lugar despues del terremoto de 1647. En su carta escrita en Concepcion el 15 de julio de 1648, hallamos las palabras siguientes: «I no « contentándose la justicia de Dios con reducir a tan mise- « rable estado aquella república (Santiago) por los pecados « mios, permitió que *dos naos* que salieron de su puerto « (Valparaiso) para el Callao, cargadas de sebo, cordobanes « i járcias, que son los frutos de que se valen i de la tierra, « i lo último que les habia quedado para su socorro, ámbas « se perdieron con mas de 250,000 ducados, en que eran in- « teresados algunos de los vecinos i todos los mercaderes,

1. *Hist. de Valparaiso*, por B. Vicuña Mackenna, tomo I, páj. 386.—*Hist. de Santiago*, t. II. páj. 227.

« que son los que pudieran ayudar en algo a la reparacion « de esta república.» [1]

En los últimos terremotos i olas desbordantes que ellos ocasionan, se ha comprobado que se improvisan corrientes inusitadas, algunas mui violentas que aconchan a las naves sobre la costa o las desgaritan, sin que sus capitanes sospechen su accion, fenómeno que ha ocasionado numerosos naufrajios: por manera que el ocurrido a las *dos naos* que menciona el gobernador Mujica, puede haber tenido por causa el citado fenómeno; pues que el desequilibrio de las corrientes normales suele durar por algunas semanas en el litoral ántes de que vuelvan a su curso ordinario. Por otra parte, como las naves que corrian las costas chilenas por aquellos tiempos, la conservaban siempre a la vista, se hallaban, sin sospecharlo, en la zona mas afectada por el movimiento del mar i espuestas a sus consecuencias.

1651

SAN JOSE.

Este buque mandado por Gabriel de Leguiña, salió de la bahia de Concepcion a principios del mes de marzo de 1651, conduciendo el real situado para la ciudad de Valdivia; pero cojido el buque por un fuerte temporal del NO. se asotaventó del puerto de su destino i embarrancó en la costa S. de Valdivia i en la playa de Dotolauquen [2] el dia 26 del mismo mes, haciéndose pedazos.

Dotolauquen se halla al S. de la desembocadura del Rio Bueno, en la costa de los indios Cuncos, i como las crónicas hablan de un punto vecino a la destruida ciudad de Osorno, es probable que el siniestro haya tenido lugar en las cercanias de la bahia de San Pedro.

1. *Historia Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo IV, páj. 423.—*Nota* 21.

2. *Revista de Artes i Letras*, tomo I, páj. 510.

Algunos de los tripulantes perecieron en el naufrajio; pero la mayoria de ellos, que logró escapar, fué inhumanamente asesinada por los indíjenas. Tripulacion i pasajeros sumaban 32 personas, de las cuales 18 eran españoles, 2 mujeres, 4 negros, 6 indios de servicio i un clérigo llamado don Diego Clavero.

El valor de las pérdidas fué estimado por los oficiales reales de Concepcion en 70,000 pesos, parte en ropas i mercaderias i el resto en moneda acuñada, destinada al pago de las tropas. El cronista Jerónimo de Quiroga hace subir el número de las víctimas a 80 personas.

Don Diego Barros Arana, tratando de este naufrajio, se espresa como va a leerse: «Algunos de los tripulantes perecieron en el naufrajio; pero el mayor número de ellos logró salir a tierra. Ocupábanse éstos en salvar la carga de la nave cuando se vieron rodeados por numerosos grupos de indios que se decian dispuestos a prestarles ausilios i a conducirlos a Valdivia por caminos de tierra. Es posible que sus ofrecimientos fuesen sinceros; pero estimulados por la codicia del botin, aquellos bárbaros cambiaron prontamente de propósito, i cayendo a traicion sobre los náufragos, los asesinaron inhumanamente. Uno de ellos que por hablar bien la lengua de los indios fué perdonado en los primeros momentos, fué tambien asesinado pocos dias despues. Los salvajes se alejaron del sitio del naufrajio, creyendo ocultar el crímen que acababan de cometer; pero las ropas, las telas i los demas objetos que se habian repartido fueron indicios suficientes para despertar las sospechas de las tribus vecinas i para que llegara a los establecimientos españoles la noticia de aquel desastre.

«En todas partes produjo esta noticia una justa i jeneral indignacion. No solo se veian frustradas las esperanzas de paz i se lamentaban las pérdidas de vida i de capitales, sino que se sabia que por falta de aquel socorro la plaza de Valdivia i los fuertes vecinos iban a hallarse en la mayor angustia, faltos de vestuarios i hasta de víveres. Careciendo de recursos para proveer a las nuevas necesidades que creaba

aquella desgracia, el gobernador don Antonio de Acuña se apresuró a comunicarlo al Perú, para pedir el envio de algunos ausilios. Como creyera que los indios que habian cometido aquel crímen se habian limitado a saquear las mercaderias que llevaba esa nave, dispuso que el capitan Gaspar de Alvarado se trasladase a Chiloé, i que volviese con buzos al sitio del naufrajio para estraer el dinero que, desatendido por los bárbaros, segun se suponia, debia de hallarse en el casco del buque. Esta dilijencia, aunque practicada con todo empeño, no produjo el resultado que se esperaba.» [1]

Entre los que salvaron en tierra i asesinados por los indíjenas, se contó el licenciado don Diego Clavero, que venia como capellan del SAN JOSÉ, procedente del Callao.

1657

UN BARCO.

El gran temblor de tierra ocurrido el 15 de marzo de 1656, a las 7 h. 30 m. de la noche, que tantos estragos ocasionó en la parte central del litoral chileno, arruinó la ciudad de Concepcion, removiéndola desde sus cimientos. «Dos horas despues del primer sacudimiento, se notó que el mar se retiraba, pero volviendo luego con ímpetu aterrador, llegó hasta la mitad de la plaza; i esta violenta inundacion, así como los sacudimientos de tierra que seguian sucediéndose, echaron a tierra las casas i los templos.» [2]

La ola desbordante al echarse sobre la costa por tres veces sucesivas, arrastró consigo un barco que se hallaba surto en el puerto, dejándolo entre las ruinas de la ciudad de Concepcion.

El terremoto se hizo sentir con fuerza en la zona média, entre los rios Cautin i Maule, i con menor violencia en las

1. *Historia jeneral de Chile*, tomo IV, páj. 462 i siguiente.
2. *Historia jeneral de Chile*, tomo V, páj. 18.

zonas del norte i del sur del pais. El buque quedó en la casa entónces ocupada por don Manuel Barria. Hubo tres víctimas que perecieron ahogadas. [1]

1660

UN BUQUE.

Durante los primeros dias de otoño del año 1660, las viruelas se propagaron en el ejército español—dice don Ramon Briseño—i causaron dolorosas pérdidas, diezmándolo. En este mismo tiempo, un buque despachado de Valparaiso con un cargamento de víveres para el ejército de Concepcion, naufragó ántes de llegar a su destino, con pérdida de toda la jente que lo tripulaba. [2]

Don Diego Barros Arana, precisa mejor la fecha del naufrajio: «En los últimos dias de agosto, dice, de este año (1660), otro contraste que nadie podia preveer, causó una dolorosa impresion en todo el reino. Un buque despachado de Valparaiso con cargamento de víveres para el ejército de Concepcion, naufragó ántes de llegar a su destino con pérdida de todos sus tripulantes.» [3]

1662

UN BUQUE.

Como se habrá notado anteriormente, muchos eran los buques anónimos que naufragaban; pero por aquellos tiempos no se les daba mas nombre que el de su armador o su maestre o un nombre jenérico.

Nombrado gobernador de Chile don Anjel de Peredo, por

1. *Col. de Historiadores de Chile*, t. II, páj. 271. *Córdoba i Figueroa.*
2. *Antigüedades chilenas*, páj. 540.
3. *Historia jeneral de Chile*, tomo V, páj. 23.

el virrei del Perú, conde de Santistevan, salió del Callao el dia 11 de abril de 1662, i entró a la bahia de Concepcion el 22 de mayo, despues de una navegacion feliz i mas o menos correcta para su tiempo. El continjente de tropa que conducia a Chile no alcanzaba a sumar 400 hombres, trayendo tambien consigo el real situado.

«En seguida envió (el virrei) 400 soldados mas en dos buques i 300,000 pesos para gastos de guerra. Una de esas naves se perdió en la costa de Itata, ahogándose 150 hombres de tropa i tripulacion. El virrei con tal motivo remitió otros 200 hombres i nuevos recursos pecuniarios; para lo cual tuvo que traer soldados desde Quito para este ausilio, subiendo el gasto de cada uno a 250 pesos.» [1]

Los documentos que se han tenido a la vista no rejistran el nombre de la nave ni la fecha precisa del naufrajio, no obstante de haber sido un suceso por demas sensible, dadas las circunstancias aflictivas del reino i el estado de rebelion de los araucanos. Mas esto era frecuente en la época, no obstante de que los nombres de las naves se hallaban rejistrados en el calendario de la Corte Celestial i aun en el triste Purgatorio.

1663

UN NAVIO.

Un buque que salió del puerto del Callao para el de Concepcion, conduciendo el real situado para Chile, consistente en moneda acuñada, vestuarios, armas i municiones, i algunos pasajeros, no llegó a su destino en 1663. [2]

Don Diego Barros Arana, tratando de investigar algunos pormenores sobre este naufrajio, causa de la pérdida del situado que tanta falta habia hecho a los jefes i soldados del

1. *Diccionario Biográfico-Histórico* del Perú, por don Manuel de Mendiburu, tomo II, páj. 28.

2. *Antigüedades Chilenas*, por don Ramon Briseño, páj. 401.

ejército de la frontera, nos dice no haber hallado nada en los numerosos documentos de la época, ni en la correspondencia del gobernador jeneral don Francisco de Meneses, oficiales reales, etc., etc. Todos recuerdan la pérdida del real situado, sin hacer mencion de los detalles ni del naufrajio; pero se sabe que el buque que lo conducia no llegó a su destino, por haber naufragado la nave. [1]

1673

SAN BERNARDO.

En el invierno de 1673, mes de junio, salió de Valparaiso con destino al Callao el navio San Bernardo, conduciendo un cargamento de trigo a granel i otros frutos, i a poco de haber dejado el puerto, cojido el navio por un viento norte, dió al traves, perdiéndose totalmente.

Los barcos que en el siglo XVII navegaban las costas occidentales de Sud-América, eran de mui mala construccion i piloteados jeneralmente por marinos bisoños, lo que daba lugar a frecuentes accidentes, cuando no a siniestros que concluian con la pérdida total de la nave; i es por esto que el naufrajio del San Bernardo i algunos otros, hizo que el capitan general i presidente del reino de Chile espidiese una órden, por la cual prohibia bajo pena de embargo i de comiso a todo buque que dejase la rada de Valparaiso entre el 15 de mayo i el 15 de agosto de cada año, época en que prevalecen los vientos del cuarto cuadrante, siempre funestos para las naves en malas condiciones. Mas esto no fué todo: los prelados de Chile i del Perú conminaron con escomunion a los pilotos que pretendiesen navegar dentro del tiempo prohibido; mas, como los buques navegaban siempre con un capellan a bordo, al quebrantar las órdenes se hacian absolver por ellos, poniéndose de rodillas al dar la vela.

1. *Hist. jeneral de Chile*, tomo V, páj. 52.

Apropósito de esto, dice el historiador don Benjamin Vicuña Mackenna: «A esto, segun fama, se añadieron escomuniones por los prelados de Chile i del Perú, i es cierto que las menciona Ulloa, aun refiriéndose a fecha posterior. Por lo demas tal práctica existia en el Atlántico, pues nada ménos que una *Lei de Partidas* (Lei I, tít. 9, partida VII) prohibia absolutamente toda navegacion en alta mar en los dias comprendidos entre el 10 de noviembre i el 10 de marzo; los cuales corresponden al período tempestuoso en el hemisferio norte.» [1]

«El escritor naval don José de Veitia Linaje [2] que escribió en 1672, se admiraba, empero, de que en su época se tuviese tan poco respeto por aquella práctica. Otro tanto mencionan Ulloa i Juan del tiempo en que visitaron el Pacífico (1740); pero añaden, en cuanto a la escomunion, que los maestres se libertaban de ellas, poniéndose de rodillas al tiempo de largar las velas i rogando a sus capellanes los absolviesen, pues cada buque de regular porte habia de tener un sacerdote, ademas de la bula de cruzada de primera clase, como si las Tablas tambien pecaran, o comieran carne i no pescado.»

Al presente solo quedan en Valparaiso recuerdos de tales prácticas, por el hecho reglamentario de la autoridad marítima, que ordena a los buques surtos en su rada acoderarse con la proa al sur desde principios de agosto i con proa al norte desde principios de mayo, a causa de los vientos prevalecientes en esas estaciones.

1674

NUESTRA SEÑORA DE LA BONANZA.

Navio del comercio del Perú, al ancla en Valparaiso, echado a la costa impelido por un fuerte viento del cuarto cua-

1. *Hist. de Valparaiso*, tomo I, páj. 247.
2. *Norte de Contratacion de Sevilla*, etc.

drante, en el invierno de 1674, sin que le valiese lo apacible de su calificativo. No hemos hallado detalle sobre este naufrajio.

1675

NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO.

Con motivo de la alarma que se habia estendido en las costas del Pacífico i autoridades del Perú i Chile, de que los ingleses se habian establecido en los archipiélagos australes i occidentales de Patagonia, el conde de Castellar, don Baltasar de la Cueva, virrei del Perú, ordenó preparar el navio Nuestra Señora del Rosario i Animas del Purgatorio, i dos barcos longos para que fuesen por la costa de Chiloé al sur en demanda de las supuestas poblaciones estranjeras i llevasen razon de ellas.

La mision fué confiada al capitan de navio don Antonio de Vea, como uno de los marinos mas conspícuos que se hallaban en el virreinato. En efecto, en la tarde del 21 de setiembre de 1675, dejaron el surjidero del Callao, llevando el Nuestra Señora del Rosario, en piezas, los dos barcos longos que debian armarse en el sur para que sirviesen de escampavias al navio, armándolos en la rejion austral. Acompañaban tambien a Vea ocho pilotos de los mas espertos en la navegacion del sur i prácticos en los archipiélagos.

El 30 de octubre, despues de un prolongado viaje, embocaba el navio el estrecho de Chacao; pero a las 5 h. p. m., habiéndole faltado el viento, fué arrastrado por la corriente del flujo de la marea, que es mui violenta, i dió contra la roca de Remolinos, rompiéndose los fondos. Enteramente anegado, varó a duras penas en la playa de la rada de Chacao, donde se comprobó luego de que el Nuestra Señora del Rosario se hallaba del todo inutilizado para navegar i sin compostura alguna.

Don Antonio de Vea hizo buscar buzos entre los indíjenas i estraer por medio de ellos todas las piezas de los barcos

longos, no sin grandes dificultades. Ordenó la construccion de ellos para emprender en seguida su viaje al sur, abandonando el buque que montaba; pero ántes de su partida ordenó al capitan Pascual de Iriarte que fuese por fuera de las islas, en el primer buque que se le proporcionase, en busca de las supuestas posesiones de estranjeros hasta el Estrecho de Magallanes, como lo verificó en efecto, volviendo en seguida al norte sin haber hallado las tales posesiones de ingleses.

Don Antonio de Vea siguió con los barcos longos i algunas piraguas indíjenas por el interior de los archipiélagos; cruzó a pié por el istmo de Ofqui, llamado Desecho, por donde hizo conducir algunas piraguas al rio San Tadeo, cruzó el golfo de Penas, continuó por el grupo de islas de Guayanecos i costa occidental del archipiélago del Duque de Wellington i avanzó al sur hasta el paralelo de 49° 30' de latitud, para regresar despues al norte, deshaciendo el camino seguido, convencido de la inexistencia de las posesiones estranjeras en la rejion austral i de la inclemencia de la comarca.

El viaje de Vea no solo dió orijen al naufrajio del navio Nuestra Señora del Rosario i Animas del Purgatorio, que montaba, atestado de los pilotos mas acreditados del Mar del Sur, sino que hubo de esperimentar la pérdida total de otro barco en los farallones de los Evanjelistas, en la boca occidental del Estrecho de Magallanes, como se leerá en seguida.

Don Antonio de Vea, ántes de volver al norte, hizo fijar en la isla de San Estéban, (hoi San Javier), el 13 de enero de 1676, una plancha de bronce, con la siguiente leyenda, para constancia de que aquellas islas eran propiedad del rei de España:

«Reinando Cárlos II el justo, el grande, el temeroso de Dios i devotísimo de su preciada madre la Vírjen Santísima sin mancha de pecado orijinal en el primer instante de su ser natural, rei de las Españas, en continuacion de la antigua i nunca disputada posesion de estos mares, dominios i reinos del Perú, gobernándolos en paz, justicia i tranquilidad, i siendo virrei, lugar-teniente i capitan jeneral de ellos el Excmo.

señor don Baltasar de la Cueva Henriquez, conde de Castellar, marques de Malagon, jentil-hombre de su cámara, del consejo de cámara i junta de guerra de Indias, de órden i mandato de S. E. se puso i fijó esta inscripcion por el gobernador jeneral don Antonio de Vea, habiendo reconocido hasta cincuenta grados de altura. Del ancon sin salida en la isla de San Estéban, el 13 de enero de 1676 años.—*Don Antonio de Vea.*» [1]

1676

UN BARCO.

Despues del fracaso de don Antonio de Vea en la roca de Remolinos del canal de Chacao, donde perdió la nave ANIMAS DEL PURGATORIO I NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO, que lo dejó imposibilitado para continuar el reconocimiento de los archipiélagos australes por su costa occidental, dió instrucciones al distinguido capitan de mar Pascual de Iriarte, para que, sirviéndose del primer buque que aportase a Chacao, fuese al reconocimiento del Estrecho de Magallanes i de las posesiones de estranjeros que se decia por entónces existian en aquellas rejiones.

En efecto, el capitan Iriarte tomó el navio LA SANTÍSIMA TRINIDAD, i el 14 de enero de 1676 dejó la rada de Chacao i se hizo a la mar, llevando en su conserva un barco como escampavia. Despues de mil contratiempos, debido a lo proceloso de las costas occidentales de Patagonia, llegó LA SANTÍSIMA TRINIDAD a la boca occidental del Magallanes el dia 17 de febrero, i desde allí envió al escampavia a los farallones llamados los Evanjelistas, para que colocase en ellos una plancha que conmemorase la toma de posesion de la comarca a nombre del rei Don Cárlos II, como lo habia hecho don

1. *Hist. jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo V, páj. 155, *nota* 34.

Antonio de Vea en la isla de San Estéban (San Javier) del golfo de Penas.

El barco tripulado con 17 hombres se dirijió a los farallones; pero levantándose una borrasca, naufragó en ellos o en sus inmediaciones, sin salvarse ninguna persona. Entre los náufragos se contaron el sarjento mayor don Pedro de Villegas, encomendero de Chiloé i sarjento mayor de la plaza de Chacao; el capitan Juan Bautista Chavarria; el alférez de mar i tierra don Antonio de Iriarte, hijo del capitan don Pascual; el piloto del navio Antonio Ruiz, el contramaestre Francisco Escorza, once soldados i marineros i un indio chono que llevaban por práctico.

La Santísima Trinidad, con el infortunado capitan Iriarte, se vió obligada a regresar al norte, batida siempre por vientos duros, arribando al Chacao en la noche del 6 de marzo, dia fatal que le habia sido asignado en sus instrucciones.

Impuesto don Antonio de Vea de lo ocurrido a Iriarte, e informado de la no existencia de posesiones en las costas occidentales de Patagonia, puso rumbo al Perú. [1]

La espedicion de de Vea i del capitan de Iriarte, si bien arroja alguna luz sobre las comarcas que recorrieran, en cuanto a jeografia e hidrografia, dejaron palpitante el temor de los españoles sobre que el ingles estaba posesionado en las costas australes, oyendo siempre los embustes de los indíjenas i cierta preocupacion arraigada de los españoles de que no era posible desprenderse.

1684

SAN JUAN DE DIOS.

Buque del comercio del Perú, capitan don Fernando Jimenez Muñoz, que habia salido del puerto del Callao el dia

1. *Anuario Hidrográfico de la marina de Chile*, tomo XI, páj. 587.—*Viaje de don Antonio de Vea.*

16 de octubre de 1684 con destino al de Concepcion, conduciendo el real situado, i entre otros pasajeros a don frai Antonio de Morales, de la Orden dominicana de predicadores, obispo electo para la ciudad de Concepcion, segun consta de una real cédula fechada en Madrid a 27 de agosto de 1676, para suceder al señor Vergara i Loyola. [1]

Despues de un viaje feliz de 41 dias de navegacion, el San Juan de Dios, que habia escapado de caer en manos de los filibusteros que se hallaban en la América Central, naufragó a las 2 de la mañana del dia 27 de noviembre, en la playa de Pangue, distante tres leguas del antiguo fuerte de San Diego de Tucapel. A los 4 dias despues de haber dejado la nave el puerto del Callao, el capitan Jimenez Muñoz cayó gravemente enfermo, haciéndolo guardar cama, lo que le obligó a entregar la derrota al contramaestre Ignacio Lopez Calderon, hombre esperto en las observaciones del sol. El capitan era impuesto diariamente del punto de la nave, del estado del tiempo, i desde su lecho daba la derrota que debia seguirse; pero la observacion de la latitud astronómica fué de ordinario imposibilitada por tiempos cerrados, lo que hizo que el punto de la nave no fuese correcto. Por otra parte, el desconocimiento de las corrientes i la ninguna atencion o medios de calcular la lonjitud, fué, por otra, uno de los factores orijen del naufrajio.

El San Juan de Dios, al dar sobre la costa inopinadamente, sufrió pérdida total, destrozado en seguida por el embate de las olas, pereciendo ahogado el obispo Morales, por haberse botado al mar, i hai constancia de que el capitan de la nave, como parte de la tripulacion de ella i de los pasajeros, salvaron en tierra a Dios misericordia.

El obispo, por su precipitacion o aturdimiento ante un suceso inesperado i terrible, con mal tiempo del norte, no alcanzó a tomar posesion de su diócesis, desapareciendo en las saladas aguas; mas, como el mar arrojase a la costa, entre otros objetos, los paramentos del obispo i parte de su

1. *Hist. eclesiástica i lit. de Chile*, t. I, páj. 501.

escojida biblioteca, el alferez Alonso Gutierrez, rejidor de la ciudad de Concepcion i mayordomo de su catedral, reclamó para ésta los espolios del obispo, dando lugar a la formacion de un espediente curioso, merced al cual podemos hoi mencionar el naufrajio del buque SAN JUAN DE DIOS, interpretando el manuscrito con alguna dificultad por hallarse bastante deteriorado. [1]

«Arrastrado (el SAN JUAN DE DIOS) por un fuerte viento—dice don Diego Barros Arana—se destrozó en la costa de Tucapel, a veinticinco leguas de Concepcion, con pérdida de toda su carga i de casi todos sus pasajeros i tripulantes. Allí pereció el obispo don frai Antonio de Morales, que venia a recibirse del gobierno de aquella diócesis, i con él los eclesiásticos, familiares i servidumbre que lo acompañaban. Habiéndose trasladado a aquel lugar el veedor i el tesorero de la real hacienda, lograron recojer una parte de la carga arrojada por el mar con no pequeñas averías.» En la *nota* 23, agrega: «Cartas de don José de Garro al rei, escritas en Concepcion en 1684 i en 8 de enero de 1685. La parte salvada de la carga fué estimada por el presidente Garro en 35,511 pesos, lo que representa aproximadamente la octava parte del valor total del situado.» [2]

El haber sido arrastrado el SAN JUAN DE DIOS por un fuerte viento i producídose el siniestro 25 leguas al sur del puer-

---

1. El archivo de M. S. de la Biblioteca Nacional, bajo el número 1688, K 62, conserva el *espediente del alferez Alonso Gutierrez, rejidor de Concepcion i mayordomo de esa catedral, sobre se le paguen los espolios del ilustrisimo obispo frai Antonio de Morales que murió en el naufrajio del navio* SAN JUAN DE DIOS. En otro legajo encontramos el «*Poder que da el padre frai P. de Villagolla del Orden de predicadores i prior del convento de San Bartolomé de Gamboa*, hijo lejitimo del V. de P. de Villagolla i de doña Maria de la Torre i Urbina, matrimonio que contrajo antes de haber sido sacerdote, quien murió ahogado en el naufrajio del navio nombrado SAN JUAN DE DIOS, navio que vino a este reino conduciendo el situado. Naufrajio que tuvo lugar entre la playa de Arauco i el fuerte de Tucapel, por haber varado en aquella costa i estar sacando a tierra i ser motivo que el dicho mi padre traia en plata acuñada i labrada i alhajas, mas de diez mil pesos.»

2. *Hist. jeneral de Chile*, tomo V, páj. 232.

to de su destino, esplica la incorreccion con que navegaba i el número de víctimas a que se refiere el señor Barros Arana. Este siniestro da motivo a algunas observaciones relativas a su época; pero dejamos a la palabra autorizada del autor citado el hacerlas.

«El rei, por cédula de 18 de mayo de 1678, repetida el 7 de diciembre de 1682, habia dispuesto que no se permitiese navegar en estos mares ningun buque, tanto del servicio real como de particulares, «sin que vayan bien artillados i que lleven la jente suficiente de mar i guerra, i que esta sea de hombres mui hábiles en el manejo de las armas.» El rei queria que todo buque pudiese entrar en combate con los atrevidos filibusteros, que en esta lucha habian desplegado tan brillantes dotes militares i marineras; pero sus órdenes no pudieron ser cumplidas. «Quisiera, señor, le escribia el virrei del Perú, duque de la Palata, el 26 de diciembre de 1684, no verme obligado a responder a este despacho por no aumentar el cuidado en que vivo, reconociendo que es imposible ejecutar lo que V. M. manda, porque no hai jente que se quiera aplicar a servir ni por mar ni por tierra, i en los navios de V. M., con toda la dilijencia que he puesto para la ocasion de salir a buscar al enemigo, no he podido llenar la tripulacion de marineros i artilleros españoles, aunque reconocerá cuanto mas dificultoso será para los navios marchantes, i así éstos se valen de negros i de indios, i se contentan con hallar el contramaestre español o mestizo, i el querer obligar a que salga a navegar con otra jente es imposibilitar el comercio i cerrar los puertos. Este estado de cosas, manifestacion de la decadencia del espíritu público en España i sus colonias en esta triste época, esplica los frecuentes contrastes que sufrian sus naves, i la evidente inferioridad de sus marinos respecto de los audaces aventureros que los combatian.» 1

1. *Historia Jeneral de Chile*, tomo V, páj. 232.—*Nota* 23.

1685

UNA NAVE.

Marcerti i veintidos de los filibusteros que habian harpiado las costas occidentales de América a las órdenes del flamenco Eduardo Davis, despues de haber jugado i perdido la parte de presa que les habia tocado, salieron de la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez en una pequeña embarcacion, con ánimo de perecer o de llevar a cabo mayores empresas que sus compañeros habian realizado.

En efecto, en las costas de Chile i el Perú, apresaron cuatro naves mercantes del comercio de estos puertos. Entre ellas elijieron la mejor, i embarcando en ella el botin i su jente, se dirijieron al Estrecho de Magallanes, con el propósito de regresar a Europa; pero la fortuna que los habia acompañado en sus depredaciones, les fué adversa. Por la mediania, del Estrecho, batida la nave por una borrasca, encalló en la costa haciéndose pedazos. Los náufragos salvaron en tierra i con los fragmentos del buque construyeron una embarcacion, tardando diez meses en su labor.

Los mas de los náufragos perecieron al rigor de la miseria i del hambre, i Marcerti con los pocos sobrevivientes se dirijió a Cayena i despues a Francia. [1]

1694

UNA NAVE.

El 27 de enero de 1694, se dejó ver a la entrada de la bahia de Concepcion una vela sospechosa. Dentro del puerto

1. *Coleccion de documentos literarios del Perú*, por don Manuel de Odriozola, tomo II, páj. 18.—Mendiburu, en su *Dic. Jeográfico-Hist. del Perú*, tomo V, páj. 196.

se hallaba otro buque español llamado el Santo Cristo, cuyo capitan i propietario Juan Güemes Calderon fué enviado a reconocerla; pero sin acercarse a él, volvió asegurando que ese buque debia ser una nave española que se esperaba de Chiloé. Sin embargo, en esa misma noche, los piratas se apoderaron por sorpresa del buque español. «El 29 de enero por la mañana se descubrió haberse llevado el navio Santo Cristo, i se calificó la sorpresa de que era de piratas el que se habia puesto a la vista del puerto. Ambos navios parecieron juntos, arrimados a la isla de Quiriquina. El capitan Güemes Calderon salió en una lancha a tratar con el jefe pirata del rescate de su nave, i obtuvo de éste la promesa de que se la devolveria si ántes de dos dias le entregaba seis mil pesos en dinero, cien botijas de vino i veinticinco de aguardiente. Por lo demas, el enemigo se mostró bien avenible, que inmediatamente puso en libertad a todos los tripulantes del buque apresado, reteniendo solo al contramaestre.»

El gobernador de Chile, don Tomas Marin de Poveda, pretendió apresar al buque enemigo i recuperar la presa. «Aunque la falta de embarcaciones i el corto plazo que habia dado para el rescate, hacia difícil la ejecucion, formé la junta de guerra de personas prácticas; i con lo que en ella se resolvió, me dediqué con gran vijilancia al apresto de tres barcos con cincuenta hombres i tres pedreros de bronce. El 30 de enero, luego que anocheció, los despaché a esa funcion. Llegaron navegando con todo secreto hasta ser sentidos de los centinelas del enemigo, i entónces dieron carga cerrada, i estuvieron batallando por avanzar al bajel del enemigo, el cual, habiendo hecho sus dilijencias por avanzar sobre los barcos, no pudiéndolo conseguir, se fué retirando; i reconociendo los nuestros que no le podian dar alcance, cargaron sobre el navio Santo Cristo i le ocuparon, recuperando la presa.»

El barco pirata se echó mar a fuera, defendiéndose en retirada i el Santo Cristo volvió al puerto. Se supo que el pirata habia hecho varias presas de valor en la costa de Arica; i temiendo mayores depredaciones, el gobernador de Chi-

le dispuso armar el SANTO CRISTO para perseguirlo. Por entónces no se hacia distincion marcada entre los oficiales de mar i los de tierra, el que puso bajo el mando de su propio hermano don Antonio Marin de Poveda, capitan de caballeria en el ejército de la frontera.

El SANTO CRISTO se hizo a la vela el 8 de febrero con destino a las islas de Juan Fernandez; pero no hallando al pirata se dirijieron hacia Valdivia, pasaron entre la isla Mocha i entraron al puerto del Corral, sin hallar al enemigo que buscaban, regresando a Concepcion el 31 de marzo, donde supieron que el pirata no se habia dejado ver en las costas del norte.

Pasáronse muchos meses sin tener la menor noticia de aquellos piratas. Solo a fines de aquel año se halló el gobernador en estado de suministrar los informes siguientes:

«Reconociendo que le seguian, aquel buque no se atrevió a volver a Juan Fernandez ni a llegar a otro punto de estas costas, i trató de volverse a desembocar por el Estrecho; i habiendo entrado en él, vararon con su navio en tierra, i sacaron todo lo que llevaban, i se pusieron a fabricar una embarcacion mediana para proseguir su viaje al Mar del Norte, con los pertrechos del navio perdido i otros de que iban prevenidos. Para este efecto, enviaron en una canoa doce hombres de los prisioneros que tenian a cortar maderas de algun paraje de aquellos archipiélagos; i estos hicieron fuga en la canoa i vinieron al puerto de Valdivia a refujiarse, e hicieron la relacion del suceso de este batel de piratas, despues de diez meses que gastaron en su navegacion desde el Estrecho, donde se perdieron, hasta Valdivia, de que me dió aviso el gobernador de aquella plaza en carta de 3 de diciembre (1694).»[1]

---

1. *Carta de don Tomas Marin de Poveda*, de 28 de abril de 1695, citada por don Diego Barros Arana, tomo V,Pájs. 262 a 271.

1695

BEGOÑA.

Este buque salió de Valparaiso con un cargamento de trigo destinado al Callao, en 1695, i dió al traves por frente a Concon, siniestro debido a la mala estiva, como antes habia ocurrido a varias otras naves por esa misma causa i la impericia de los pilotos de aquellos tiempos.

Sobre este naufrajio dice don Benjamin Vicuña Mackenna: «Era una tarde (mañana?) serena i soplaba apenas una brisa del sur, cuando el barco henchido de trigo i otros frutos del pais hasta los topes, dejaba el fondeadero en demanda del norte. Mas, apénas habia enfrentado a Concon, recibiendo de lleno la ventolina del mediodia (?), se fué a la banda acostando sus palos en el agua»...

«Todos los habitantes del puerto contemplaban desde la playa aquel estraño naufrajio, debido solo a la codicia que hundia los buques con el esceso de carga (como ya lo censuraba el padre Ovalle hacia medio siglo), i se pudo ocurrir inmediatamente a tomar medidas de salvamento. Por fortuna encontrábanse en el fondeadero cuatro buques del Callao (el CONCEPCION, el SAN FERMIN, el SAN JUAN EVANJELISTA i el SANTO TOMAS DE VILLANUEVA): de suerte que el gobernador despachó en socorro de los náufragos los botes i los tripulantes de los últimos. Era a la sazon aquel funcionario el jeneral don Francisco de Mardones.

«A la mañana siguiente, la BEGOÑA amaneció cerca de la playa de Concon, siempre tumbada, pero sin llenarse de agua, porque el agua no cabia. I así, a fuerza de brazos, de remos i de cables, consiguieron, en dos o tres dias de trabajo, arrastrarla de nuevo al surjidero. Cuando fondearon el dia 23 el buque náufrago, estaba este tan metido en el agua que solo se veia una parte de su galeria o corredor de popa.»

«Mediante el esfuerzo de sus ausiliares, sosteniendo a la

BEGOÑA entre dos buques por medio de hondas, pudieron adrizarla i dejarla a flote el dia 24, pero desde esa fecha en adelante no vuelve la BEGOÑA a figurar entre las naves del Pacífico, lo que prueba que ocurrió pérdida total.» [1]

1700

SANTO TOMAS DE VILLANUEVA.

Al finalizar el siglo XVII i comenzar el XVIII, la navegacion de las costas del Océano Pacífico se hallaba entregada a pilotos de ordinario inespertos i se hacia con naves de pésima construccion, procedentes de los astilleros de Guatemala o de Guayaquil, i a esto se deben los numerosos siniestros desgraciados que hubo que lamentar por aquellos tiempos.

El buque llamado SANTO TOMAS DE VILLANUEVA salió de la bahia de Concepcion con destino al Callao, conduciendo un cargamento de frutos del pais; i se cree que debido a la mala estiva de su carga, dió al traves, perdiéndose totalmente.

Las crónicas no precisan la fecha del siniestro; pero hai constancia de que la pérdida se debió, si no a la mala estiva del cargamento del buque, a la impericia de su piloto.

En él pereció el hijo del gobernador don Miguel Gomez de Silva i toda la tripulacion de la nave. [2]

El jóven don Abraham de Silva i Molina, asíduo investigador de la seccion de M. S. de la Biblioteca Nacional, ha tenido la amabilidad de proporcionarnos el escrito que va en seguida, por el cual consta la fecha del naufrajio i otros datos:

«Don Fernando Gomez de Silva pereció en el naufrajio del SANTO TOMAS DE VILLANUEVA que acaeció en el año de 1700.

«Para fijar este año me baso en el pleito de filiacion que

---

1. *Hist. de Valparaiso*, tomo I, páj. 349.
2. *Hist. de Valparaiso*, tomo II, páj. 130.

siguió doña Catalina Alarcon, llamada Verdugo de la Barra, sobre mejor derecho a la herencia quedada por fallecimiento de don Juan Verdugo de la Vega i doña Golinda de la Barra.

«En este pleito consta que doña Catalina Alarcon nació en abril de 1700 i de las pruebas rendidas resulta que no era hija de don Juan Verdugo de la Vega, sino de don Fernando Gomez de Silva, que entónces se hallaba en Concepcion.

«I como el correjidor de Concepcion se apercibiese de las relaciones de don Fernando con doña Gabriela de la Barra, (de las cuales nació en abril de 1700 doña Catalina Alarcon), ordenó a don Fernando que se volviese al Perú, donde era casado i tenia su familia.

«Así lo hizo don Fernando, embarcándose en el SANTO TOMAS DE VILLANUEVA, donde encontró el fin que se conoce.

«Don Fernando Gomez de Silva era hijo de don Miguel Gomez de Silva i Verdugo, alguacil mayor de la Real Audiencia de Santiago, i de doña Beatriz de Carvajal i Armenteras.

«El pleito de que hago mencion figura en el volúmen 80 del Archivo de la Real Audiencia.»

1705 (?)

UN BUQUE.

Una nave del comercio del Perú, i probablemente portadora del real situado para Chiloé, dice don José de Moraleda i Montero, célebre esplorador de los archipiélagos de Chiloé i Chonos, en fines del siglo XVIII, dirijiéndose a la rada de San Antonio de Chacao, primer puerto del archipiélago de Chiloé por aquellos años, chocó con la roca de Remolinos, rompiéndose los fondos e inundándose rápidamente. Perturbada la tripulacion que la marinaba por la mucha agua que hacia i por la violencia de la corriente, no pudo cojer el surjidero de Chacao o de varar en la costa, i detenida la nave por las revezas de la marea i un viento sur fresco,

se sumerjió frente a la punta Tres Cruces con toda su tripulacion «a tiro de piedra», sin poder ser socorrida. [1]

Este naufrajio tuvo lugar a fines del siglo XVIII, i no debe confundirse con el siniestro ocurrido a don Antonio de Vea en 1675. Siniestro como el que mencionamos no es el único que pudiera citarse de los numerosos acaecidos en el estrecho de Chacao i roca de Remolinos.

1717

UNA NAVE.

Cuenta el padre Miguel de Olivares, que el padre Bernardo Cubero trajo a la ciudad de Concepcion diez indios chonos en una piragua de las que se usaban por entónces en Chiloé, sin mas objeto que presentarlos al gobernador don Juan Andres de Ustariz i hacerle ver los progresos de los neófitos que dirijia. Estos indios famosos nadadores i buzos, mientras permanecieron en Penco, fueron mui útiles para la estraccion de la carga de *un navio* ido a pique en la bahia con motivo de un incendio. Sus servicios, dice el mismo padre Olivares, les fueron remunerados por el dueño de la nave. [2]

1719

UNA NAVE.

Un buque del cabotaje que se dirijia a la bahia de Concepcion en 1719, fué perseguido por el corsario ingles Jorje Schelvocke, quien lo obligó a encallar en la bahia Coliumo, para no caer en manos de sus perseguidores. Los botes del

1. *Anuario Hidrográfico de la marina de Chile*, t. XII, páj. 456.
2. Obra citada, cap X, § V, pàj. 395 de la *Coleccion de documentos para la Hist. de Chile*, t. VII.

buque de Schelvocke que se acercaron a tierra para apresarlo i apoderarse de su carga, fueron rechazados a balazos, con pérdida de tres hombres muertos i dos prisioneros, arrancados de uno de los botes a *puro lazo*, como en otras ocasiones. Los prisioneros fueron rescatados mas tarde, dando Schelvocke en cambio otros españoles que tenia en su poder i que habia aprisionado en sus diversas correrias.

1720

EL SPEEDWELL.

(DESPÁCHATE PRONTO).

El corsario ingles Jorje Schelvocke que habia apresado algunas naves del cabotaje en la costa de Arauco, exijió en Concepcion de las autoridades españolas un rescate de 16,000 pesos por ellas; mas, como no lo consiguiese, les prendió fuego despues de sacar de ellas todos los objetos útiles, el 16 de enero de 1720. Se hizo en seguida a la mar con otra de las presas, el San Fermin, que habia cojido pocos dias ántes en la boca de la bahia de Concepcion. Este barquichuelo, mui conocido por entónces en la costa de Chile, procedia del Callao con un cargamento de ropa, azúcar, galleta, arroz, chocolate i como seis mil pesos en dinero i plata labrada, i entre ésta seis hermosos blandones de plata que llevaban para los jesuitas de Concepcion, cinco de los cuales perdió en su naufrajio en la isla de Juan Fernandez.

El apresamiento del San Fermin permitió entrar en relaciones a Schelvocke con el gobernador Cano de Aponte. En canje de los españoles que tenia en su nave, obtuvo la libertad de dos ingleses que habian sido prisioneros, dirijiéndose despues a Juan Fernandez; pero no permaneció allí mas de cuatro dias. Recorrió en seguida las costas del Perú, haciendo una campaña audaz con el barquichuelo San Fermin; pero

luego cayó éste en poder de los españoles, con su capitan Guillermo Betagh, que lo mandába.

Schelvocke desembarcó en varios puntos, cojiendo un copioso botin; prendió fuego al pueblo de Paita, i perseguido por un buque de guerra español, puso rumbo a Juan Fernandez para dar descanso a su jente. Catorce dias despues, el 25 de mayo, un violento temporal de viento del NO. arrojó su buque contra la costa, haciéndose pedazos i con pérdida de casi todo el botin cojido en la campaña. «Desde este momento comenzó para Schelvocke i su jente una serie de aventuras del mas alto interes dramático, i que su jefe ha contado con el mas vivo colorido. Sin desanimarse por la terrible desgracia que acababa de esperimentar, Schelvocke i sus compañeros se pusieron inmediatamente al trabajo para construir una nueva embarcacion. Estalló entre ellos la discordia suscitada por espíritus inquietos i turbulentos, ya por la distribucion de la parte salvada del botin, ya por el plan de conducta que debia seguirse despues de esa catástrofe. Haciéndose superiores a su desgracia, i desplegando la mas heróica entereza, los corsarios, durante los meses de invierno, en medio de lluvias i de temporales, construyeron con los restos salvados de la nave un espacioso lanchon que estaba listo para hacerse a la vela el dia 5 de octubre. Una piedra grande, amarrada a un cable, le servia de ancla, i todos los demas aparatos i útiles correspondian a la carencia de elementos. Aquel lanchon recibió el nombre de Recovery (Restablecimiento), alusivo al objeto. Los ingleses embarcaron allí, junto con sus armas, un cañon que no podia tener colocacion conveniente, una abundante provision de agua, el pescado que habian podido cojer i salar miéntras estuvieron en la isla, algunos cerdos, carne conservada i un poco de harina; i en número de 47 individuos se lanzaron nuevamente al mar el dia 6 de octubre a correr aventuras, sin tomar en cuenta los innumerables peligros que ellas podian procurarles. Schelvocke dejaba en la isla once ingleses i trece indios americanos, tomados prisioneros en las correrias anteriores, todos los cuales, dice el capitan, quedaron por su propia voluntad,

i por la pobre idea que se habian formado de aquella embarcacion. La verdad es que no era bastante grande para contener a todos los náufragos.»

El 10 de octubre de 1720, el lanchon de Schelvocke se encontraba sobre la costa de Chile i atacaba un buque español sin éxito; desembarcaron en el puerto de Iquique, donde se proveyeron de algunos recursos; en Nasca sostuvieron un combate con otro buque español, sin éxito ventajoso; pero en el puerto de Pisco cojieron un buque español, i trasbordándose a él, siguieron viaje a Panamá. Hizo algunas correrias en los mares del norte, regresando en seguida a Europa por los mares de China.» [1]

1729

NUESTRA SEÑORA DE LORETO.

Este navio del comercio del Perú, salió del Callao conduciendo a la plaza de Valdivia el real situado, i embarrancó sobre la punta Galera en el mes de mayo de 1729, perdiéndose totalmente. De sus tripulantes solo salvaron seis personas asidas a un palo de la nave. [2]

Este siniestro privó a las plazas de Valdivia, Concepcion i otras, de los recursos que habian menester, produciendo ademas gran descontento i amargas críticas, por haber enviado al Nuestra Señora de Loreto al sur en los meses de invierno, especialmente en el terrible mayo, ya famoso por aquella época, a causa de los fuertes temporales del cuarto cuadrante que en él se esperimentan.

1. *Hist. Jeneral de Chile*, por Diego Barros Arana, tomo VI, pájs. 11 a 17.—*Hist. de Valparaiso*, por B. Vicuña Mackenna, t. II, cap. XXXVIII.

2. *Don Gabriel Cano de Aponte*, por Miguel Luis Amunátegui. *Revista de Santiago*, t. III, p. 57.

1741

HERMIONE.

(LA ESCUADRA DEL JENERAL DON JOSÉ PIZARRO I LA DEL COMODORO ANSON.) [1]

Habiendo salido de los puertos de Inglaterra al mando del comodoro Anson una escuadra destinada a hostilizar las costas de Chile i el Perú, el gobierno español envió inmediatamente otra a las órdenes del jeneral don José Pizarro, compuesta de los siguientes buques:

Navio ASIA, de 64 cañones i 700 hombres de tripulacion;

Navio GUIPÚZCOA, de 74 cañones i 700 hombres de tripulacion;

Navio HERMIONE, de 54 cañones i 500 hombres de tripulacion;

Navio ESPERANZA, de 50 cañones i 450 hombres de tripulacion.

Fragata SAN ESTÉBAN, de 40 cañones i 350 hombres de tripulacion.

Estando estos buques en el último dia de febrero de 1741, un poco al O. del Cabo de Hornos, fueron asaltados de un temporal tan violento, que dispersó toda la escuadra.

El dia 7 de marzo tuvieron otro de la parte del NO., con tanta nieve que habia constantemente sobre la cubierta media vara de ella; el viento soplaba con furia; los buques fueron arrojados hacia el éste, i despues de muchas tentativas infructuosas para ganar lo perdido, tuvieron que regresar al Rio de la Plata, a mediados de mayo, el navio CAPITANA, el ESPERANZA i la SAN ESTÉBAN. El HERMIONE debia hallar su fin en aquellos terribles mares, pues nunca se oyó hablar de él. El GUIPÚZCOA encalló i se perdió en las costas del Brasil.

Las desgracias que sufrió esta escuadra fueron terribles: a

---

1. Tomamos esta relacion de los *Naufrajios de la marina española*, por don Cesáreo Fernandez, páj. 17 i siguientes.

un escorbuto destructor siguió una hambre cruel, siendo tal que se vendia cada galleta por 50 reales. Acaeció el suceso inaudito de que un marinero conservase oculto en su cama por algunos dias el cadáver de su hermano, suponiéndole vivo con el fin de aprovecharse de la escasísima racion que le tocaba. Los trabajos duros de la vida de mar, las enfermedades i el hambre destruyeron la mayor parte de las tripulaciones de la escuadra. La Capitana perdió mas de 350 hombres; lo mismo acaeció a la San Sebastian; en el Esperanza no sobrevivieron mas de 58; el Guipúzcoa tuvo que arrojar al agua un ancla i parte de su artilleria i dar seis tortores al buque para su seguridad. El 4 de abril desarboló este bajel de todos sus palos, i en este dia ya habian fallecido a su bordo 250 hombres. Todos tenian que dar a la bomba, siendo los oficiales los primeros que animaban con su ejemplo. La racion diaria estaba reducida a una i media onzas por individuo, i solo una a los que no podian trabajar por mui enfermos. Era mui frecuente ver caer muertos a los hombres, estenuados de fatiga i hambre, i a tanto llegó esta calamidad, que de 700 hombres de que contaba la tripulacion, solo unos 100, incluso los oficiales, estaban en estado de trabajar.

El 25 de abril se perdió este buque en la costa del Brasil, a 10 leguas al sur de la isla de Santa Catalina, i en el acto del naufrajio tenia 30 cadáveres en el combes.

De esta lucida division de buques estaba escrito en el libro del destino que solo volveria a España el navio Asia, que lo verificó a los cinco años de su salida de ella; los demas no deberian regresar a los puertos de la madre patria. Como hemos dicho, el Hermione fué sepultado en los mares glaciales del Cabo de Hornos; el Guipúzcoa se estrelló en la costa del Brasil; la San Estéban, habiendo varado en el Rio de la Plata, aunque sacada a flote, fué dada por inútil; el Esperanza, que despues de varias tentativas logró pasar al Mar del Sur, fué necesario que se quedase en él, no considerándolo en buen estado para volver a España.

Tal suerte tocó a la escuadra confiada al mando del jeneral Pizarro.

La escuadra inglesa, aunque no fué tan fatal, no dejó de ser bastante triste. Componíase de los buques siguientes:

Navio CENTURION, de 64 cañones i 400 hombres de tripulacion;

Navio GLOUCESTER, de 50 cañones i 300 hombres de tripulacion, a las órdenes de Ricardo Rorris;

Navio SAVERN, de 50 cañones i 300 hombres de tripulacion, al mando de Eduardo Lags;

Fragata PEARL, de 40 cañones i 250 hombres de tripulacion, al mando de Mateo Mitchel;

Fragata WAGER, de 28 cañones i 160 hombres de tripulacion;

El TRYAL, de 8 cañones i 100 hombres de tripulacion, capitan Murray.

Al número de hombres de la tripulacion, se debe añadir sobre 400 de tropa de guarnicion. La del CENTURION constaba de 129.

Esta escuadra sufrió los mismos temporales que la de Pizarro, i para que se forme idea de lo que son aquellos mares insertamos los siguientes fragmentos del cuaderno de bitácora del CENTURION:

«El 23 de mayo, ya rebasados del Cabo de Hornos i próximos a la costa de Chiloé, sufrimos un temporal que nos despedazó todas las velas i destrozó mucha maniobra. Como a las 8 de la noche una ola semejante a una montaña reventó en el costado de estribor, dando al buque una sacudida tan violenta, que rompió varios obenques, quedando los palos en gran riesgo por falta de seguridad: se nos corrió la estiva sobre babor, quedando el CENTURION dormido sobre esta banda: la consternacion de este lance fué grande, esperando zozobrar a cada momento; los balances eran violentísimos i el navio se despedazaba por instantes.»

La tripulacion de este buque estaba en tan mal estado a su arribo a Juan Fernandez, por la fatiga, hambre i escorbuto, que solo tenia 40 hombres en estado de maniobrar, i aun de éstos algunos no podian servir para maniobrar por alto. Este bajel perdió 292 hombres. El TRYAL tuvo de baja 42 i solo

estaban en disposicion de hacer servicio su capitan, segundo i tres hombres. El Gloucester llegó un mes despues al mismo punto i habia arrojado al mar 292 hombres, como el Centurion, i solo estaban en estado de maniobrar los oficiales i sus criados. Por mucho tiempo la racion de agua de este buque fué solo de un cuartillo por individuo al dia. El Savern i la Pearl, no pudiendo doblar el Cabo de Hornos, arribaron a las costas del Brasil. El Wager, habiendo logrado pasar al Pacífico, en un temporal que le asaltó, se estrelló sobre la costa, por los 47° 45' de latitud, al norte de las islas Guayanecos.

Tal fué el hado de ambas escuadras; los pormenores horrorizan aun a los que estan avezados a los riesgos i azares de la mar.

Los buques de la escuadra de lord Anson que se reunieron en el puerto de San Juan Bautista de la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, fueron los navios Centurion, Gloucester i los menores de la espedicion, Tryal i el Ana.

WAGER.

Esta fragata de la escuadra de lord Anson, de 28 cañones i 150 hombres de tripulacion, la comandaba el capitan David Sheap.

Despues de sufrir todas las peripecias que hubo de esperimentar la escuadra de que formaba parte i de salvar el Cabo de Hornos, tuvo que sufrir ademas nuevos temporales en el mar Pacífico, sobre las costas occidentales de Patagonia, i llena de averias, encalló en la mañana del 14 de mayo de 1741, un poco ántes de amanecer, en la costa norte de las islas de Guayanecos, situadas al sur del golfo de Penas i al norte del archipiélago del Duque de Wellington.

El casco de la fragata se mantuvo a flote, apoyado en las mismas rocas en que habia encallado, por manera que al venir el dia pudo desembarcar la tripulacion i salvarse parte

de los víveres i su carga, no sin mucha dificultad a causa de la braveza del mar.

Con las velas i los fragmentos de la fragata, comenzaron los náufragos a construir tiendas de campaña para resguardarse de la inclemencia de la estacion invernal en que se hallaban, lo mismo que para poner a cubierto los víveres i la carga, en una comarca donde las lluvias son tan copiosas i diarias.

Felizmente tambien habian podido salvar la lancha i los botes del buque, con los cuales pudieran dirijirse al norte; pero la desmoralizacion del equipaje no tardó en producirse, i la rebelion estalló encabezada por el artillero John Bulkely, protestando contra los propósitos del capitan Sheap que pretendia seguir al norte, atrapar algun buque español del cabotaje i reunirse en seguida con lord Anson, que suponia en las islas de Juan Fernandez.

Bulkely proponia volver atras, correr por el Estrecho de Magallanes, dirijirse a las costas del Brasil i buscar en ellas los medios de regresar a Europa; pero como el capitan Sheap, con su fuerte carácter, se mantuviese firme en su propósito, el dia 9 de octubre estalló el motin, apoyado por 81 hombres de los 92 a que estaba reducida la tripulacion en la WAGER. Sheap fué reducido a prision i los amotinados comenzaron sus aprestos para la vuelta al Brasil.

El 13 de octubre emprendieron su regreso en tres embarcaciones, llevándose la mayor parte de los víveres, pero dejando algunos a Sheap i los suyos; mas, una de las embarcaciones en que iba el guardia marina John Byron i 9 hombres, abandonó a los amotinados i regresó a Guayanecos para unirse al capitan Sheap i correr la suerte de su valiente e infortunado jefe.

Los abandonados de Guayanecos, isla que hoi lleva el nombre de Wager, consistian en el capitan, el teniente Hamilton i el cirujano Elliot, a los que se agregaron 9 hombres que conducia Byron i otros 7 que se habian dispersado entre las islas, con lo que el número de adictos a Sheap se componia de 19.

Mucho hicieron los náufragos por comunicar con el archipiélago de Chiloé; pero el tiempo fué tan crudo durante el mes de noviembre, que solo pudieron emprender viaje a principios de diciembre, con los dos botes de que disponian; pero los padecimientos que habian tenido que soportar no terminaban aun.

La desmoralizacion que se habia producido entre los marineros era completa, i las penas, los sufrimientos, el hambre i las enfermedades, no ménos que la crudeza del clima, redujeron el personal de los náufragos a solo el capitan Sheap, el teniente Hamilton i los guardias marinas Campbell i Byron. El cirujano Elliot habia sucumbido en una isla del norte del golfo de Penas, que lleva el nombre de Cirujano en las cartas hidrográficas modernas, que se lo impuso el capitan Fitz-Roy, salvándose los demas, debido a la proteccion de algunos indios chonos, que los llevaron en sus piraguas a Chiloé a mediados de junio de 1742.

Cerca de 13 meses vagaron los náufragos de la WAGER por entre las islas australes, permaneciendo ocho meses en la ciudad de Castro. Desde aquí fueron conducidos por mar a Valparaiso i despues a Santiago, donde merecieron bastantes consideraciones de las autoridades i vecinos de la capital de Chile, pero solo en diciembre de 1744 se les permitió volver a Europa.

Mas tarde los viajes de los jesuitas i misioneros franciscanos, que recorrieron las islas Guayanecos, han hecho mencion de los restos de la fragata WAGER; i esplorando el capitan King estas costas en 1829, pudo comprobar con toda certeza el lugar del naufrajio, bautizando con el nombre de Wager la isla en que ocurrió, nombre que se conserva hasta el presente, como tambien el de Cirujano, en que murió Elliot.

Un curioso legajo de papeles que encabeza el tomo 701 de manuscritos del Ministerio del Interior, que hoi se custodia en la Biblioteca Nacional de Santiago, conserva los antecedentes de una espedicion de once piraguas con 160 hombres que mandó el gobernador de Chiloé don Victoriano Marti-

nez de Tineo a las islas Guayanecos en busca de los escombros de la WAGER a principios de 1744, tres años despues del naufrajio.

Los objetos colectados por esa espedicion fueron los siguientes:

Catorce cañones, diez de fierro de calibre seis i cuatro de bronce de a tres;

Un anclote de seis quintales;

Un yunque de mas de dos quintales;

Ciento trece balas de cañon;

Mil i mas balas de fusil;

Dos piezas de plomo, gruesas;

Tres calderos de cobre inútiles, que se aprovecharon en cucharas i guarnecer el muñonaje de la artilleria, sobrando una caldera i un pedazo;

Dos quintales tres arrobas de fierro, en los cuales se incluye una bigornia i veinte libras de acero.

Al comunicar Martinez de Tineo la cosecha al gobernador i presidente de Chile don José Manso de Velasco, aludiendo a los 4 cañones de bronce del calibre de 3, se espresa como sigue:... «pero por los de bronce, sin que parezca exceso de ponderacion, no he visto artilleria mas perfecta por su delicada hechura, mui propia para si V. S. se le ofrece salir a campaña este lucido i adecuado tren»...

El anclote de seis quintales estuvo a punto de provocar un sério conflicto entre el gobernador de Chiloé i uno de los oficiales reales, que lo pretendia para sí, comprándolo por 3,000 tablas de alerce, moneda corriente, por cuyo precio lo demandaba al presidente Manso de Velasco.

Esto pone de manifiesto el estado de pobreza de Chiloé por aquellos años i la falta de elementos navales en el archipiélago.

«ANA».

Trasporte de la escuadra de lord Anson, echado a pique en la rada de Cumberland (San Juan Bautista), en la isla de

Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, para aprovechar sus tripulantes i elementos en proveer al TRYAL, el CENTURION i el GLOUCESTER. El hecho ocurrió en el mes de agosto de 1741.

El ANA PING es el mismo buque que ántes se habia guarecido en la isla *Inch* en la costa occidental del archipiélago de los Chonos i llegado a Juan Fernandez a mediados del mes de junio del mismo año, en un estado lamentable por su escasez de jente. Los temporales que esperimentó la escuadra de Anson en el Cabo de Hornos, sus descalabros i el terrible escorbuto que se declaró en sus equipajes, habia disminuido tanto las tripulaciones, que obligó a lord Anson a tal determinacion.

Con la pérdida de la fragata WAGER en las islas de Guayanecos i el retroceso de la PERLA i del SAVERN hácia las costas del Brasil, la escuadra de Anson quedaba reducida a las tres naves arriba citadas i a 350 hombres.

El 12 de setiembre el CENTURION dió caza al bergantin español NUESTRA SEÑORA DEL MONTE CARMELO, cojiendo de su cargamento 23.000 pesos en dinero, azúcar i aguardiente de Pisco, con lo que se repararon las tripulaciones. Despachó en seguida al GLOUCESTER para que harpiase a las alturas de Paita, i lord Anson con el CENTURION i el TRYAL se dirijió a la boca de Valparaiso en busca de presas. El 24 del mismo mes i año apresó al ARANZAZU, buque de 600 toneladas, que procedia del Callao con un cargamento de 25,000 pesos plata i otros artículos análogos al del CARMELO. Anson puso despues su proa al norte para unirse con el GLOUCESTER, pero ántes apresó al navio nombrado SANTA TERESA DE JESUS. Despues de ejecutar depredaciones de toda especie, se dirijió a las costas mejicanas, i echando a pique al GLOUCESTER i al TRYAL, por falta de tripulacion, regresó a Inglaterra con el CENTURION cargado de botin.

1746

SAN FERMIN

(I VEINTIDOS NAVES MAS).

Aunque estos naufrajios han ocurrido fuera de aguas chilenas, conceptuamos conveniente darles cabida en estos apuntes, tanto por recordar los fenómenos que los motivaron, cuanto por la paridad que ellos han tenido con los ocurridos en las costas chilenas en diversas épocas i en mas de una ocasion, simultáneamente en las costas del Perú i de Chile, por los mismos fenómenos i una misma causa.

«El 28 de octubre de 1746, dia de los apóstoles Simon i Judas, a las 10 h. 30 m. de la noche, 5 horas i 45 minutos ántes del plenilunio—dice don Manuel de Mendiburu[1] —aconteció el terremoto que arruinó la capital (Lima) casi completamente, quedando sumerjido el puerto del Callao despues del movimiento de tierra procedente del NO. Las aguas elevadas a prodijiosa altura, en su violenta invasion no dejaron mas memoria de la ciudad que algunos trozos de muralla.»

Habian surtos en la rada 23 buques, de los cuales 19 se hundieron i 4 llevados por las olas pasaron por sobre los edificios i fueron a encallar a gran distancia. Estos fueron el navio de guerra SAN FERMIN, quedando asentado en las tierras bajas de Chacra Alta, a su lado el SAN ANTONIO, que acababa de construirse en Guayaquil, i el MICHELOT i el SOCORRO, que en la tarde de aquel dia habia llegado de Chile.

El gran temblor de tierra conmovió todo el litoral peruano i algunos pueblos del interior, mui especialmente la ciudad de Lima, que se trasformó en montones de escombros por la destruccion de los templos i demas edificios, muriendo, dice el señor Mendiburu, 5,000 almas de las 60,000 que formaban

1. *Diccionario-Histórico-Biográfico del Perú*, tomo V, pájs. 141 a 144.

la poblacion. En el puerto del Callao los muertos se estimaron en mas de 4,700, sobreviviendo tan solo 221 personas.

En la rada de Santa se perdió el navio CONCEPCION, procedente de Panamá; el SOLEDAD, que se hallaba en Nasca, salvó por la pericia de su capitan, que al notar el retiro del mar, se dió a la vela, gobernando al O.; el CRISTO, que se hallaba en Cerro Azul, se salvó como el precedente, haciéndose a la mar i llegó al Callao con su cargamento de trigo i sebo de Chile, que fué de gran recurso para los sobrevivientes de Lima, que se hallaban sufriendo el hambre consiguiente, despues de la catástrofe.

Las olas desbordantes del mar que se sucedieron despues del terremoto, hicieron grandes destrozos en el litoral del N. i del S. del Callao, donde el sacudimiento de tierra habia abatido las construcciones, como en Pisco, Chincha, Cañete, Chilca, Guañape i Caballos (Nasca), que fueron arrasados por la salida del mar. Los viajeros i arrieros que a la hora de la salida del mar corrian el camino de la costa, perecieron arrastrados por las olas con sus literas, mulas i carga. Las aguas cubrieron las salinas de Guacho, arrastrando consigo cuantos hombres i acémilas encontraron a su paso.

1751

UN BUQUE.

El gran temblor de tierra ocurrido en Chile entre una i dos de la mañana del 25 de mayo de 1751, produjo en Santiago i demas pueblos del sur gran consternacion i espanto por la destruccion de los pueblos; mas este terremoto ocasionó tambien otros daños en el litoral e islas cercanas, pues la ola seísmica i mares desbordantes fueron notables desde el Callao al sur, mui especialmente en las islas de Juan Fernandez.

«La mar invadió la tierra—dice el padre Francisco Enrich, —inundó el local de la nueva poblacion (San Juan Bautista, en la isla de Mas-a-Tierra); un buque que estaba en el puerto

se vino tierra adentro; i el gobernador de aquella isla, teniente coronel Juan Navarro Santaella i su señora doña Antonia del Solar, que se hallaban a bordo, perecieron miserablemente, así como treinta i cinco personas, aplastadas por las ruinas o arrastradas por las olas».[1] Nada dice nuestro autor sobre la suerte que cupo al buque, pero es de suponer sufriese pérdida total, desde que pereció toda la jente que pernoctaba a su bordo.

El terremoto i las olas desbordantes se hicieron sentir mui fuertes en la bahia de Concepcion, siendo del todo destruida i arrasada la ciudad de este nombre.

1754

«SANTISIMA TRINIDAD.»

Este buque del comercio del Perú salió de Valparaiso con destino al Callao el dia 7 de setiembre de 1754 a las 11 h. a. m. Lo comandaba don José Flores i conducia un cargamento de frutos del pais i un buen número de pasajeros.[2]

El Santísima Trinidad se hizo a la vela con un fuerte viento del sur, i arreciando éste, se vieron obligados a acortar de vela, quedando el navio con solo el trinquete; mas como el viento continuase arreciando, cargaron el puño de barlovento del trinquete. El buque, por su mal gobierno i peor estiva, no ménos que por su pésima direccion, se tomó por avante, i al tumbar sobre estribor, se le corrió la carga a esta banda i comenzó a inundarse.

Visto por el capitan la imposibilidad de salvar la nave, mandó echar al agua la lancha, faena que se realizó felizmente, aunque no sin algunas contrariedades como consecuencia de la difícil posicion del navio. Treinta i ocho personas entre

1. *Historia de la Compañía de Jesus en Chile*, tomo II, páj. 209.
2. *Investigaciones sobre la pérdida del navio Santísima Trinidad al norte de Valparaiso*. Manuscritos de la Biblioteca Nacional, tomo 362 del Ministerio del Interior.

tripulantes i pasajeros tomaron la embarcacion, quedando catorce a bordo, entre ellas el capitan Flores i el misionero franciscano frai Francisco Baiteiro, aturdidos por el contraste i pensando tan solo en confesarse ántes que salvar del peligro, como se lo pedian a gritos los de la lancha, hubieron de perecer ahogados tanto las personas mencionadas como el pasajero don José Ugarte, el escribano don Juan Saez i algunos marineros.

El Santísima Trinidad se fué a pique mui en breve, i los 38 de la lancha se dirijieron a la caleta de Chuapa, abordando la playa de Huentelauquen el dia 9, de 9 a 10 de la mañana, donde recibieron hospitalidad, no sin haber perdido ántes dos hombres por haber sido maltratados en el acto de embarcarse en la lancha.

Los documentos orijinales que hemos tenido a la vista consignan un hecho del cual debemos dejar constancia. De entre los náufragos salvaron seis negros esclavos de propiedad del dueño del barco, don Marcos Saez, «i a éstos se puede echar mano, dice don Bartolomé de Villar, para pagar a este pobre hombre que con tanta caridad los ha mirado (a los náufragos), i espero que V. E, siendo de su superior arbitrio, mande retener alguno de estos negros por el gobernador del partido para que dicho Zéspedes (el ausiliador de los náufragos en Huentelauquen) sea satisfecho segun V. E. tuviere por conveniente, quedando suelto, que de aqui al puerto (Valparaiso) hai 70 a 80 leguas.»

La verdadera causa de la pérdida del navio Santísima Trinidad debe atribuirse, si no a la mala construccion de la nave, a su mala estiva e impericia de su maestre, como se ha dicho refiriéndose a la fragata Begoña en 1695 i al navio Santo Tomas de Villanueva en 1700, etc., i prueba de este aserto es el hecho de haber preferido el capitan confesarse cuando su puesto era el trabajo i la salvacion de su jente i pasajeros puestos a sus órdenes.

Este suceso, sobre ser sencillamente ridículo, nos hace ver lo que eran los pilotos de antaño i su ninguna preparacion para las luchas marítimas en nuestros procelosos mares i nos

recuerda asimismo a nautas tan enteros como el capitan Francisco Cortes Ojeda en 1558, luchando con su débil barquichuelo SAN SEBASTIAN, empeñado sobre las sucias costas occidentales de Patagonia que, al ver a su jente amilanada, les decia: «bueno, hermanos mios, poned la confianza en Dios, pero las manos al trabajo.»

Sobre el naufrajio del barco SANTÍSIMA TRINIDAD dice don Benjamin Vicuña Mackenna lo siguiente: «Este barco habia salido de Valparaiso el 8 de setiembre de 1754 i el 16 del mismo mes llegó la noticia de su pérdida (a Valparaiso). Ahogóse en él un pulpero portugues llamado Antonio Muñoz, natural de Azores, i como segun era costumbre (i este caso confirma su utilidad) prepararse para morir ántes de embarcarse, habia hecho su testamento el dia 7, es decir, en la víspera.

«Por una de sus disposiciones dejaba 50 pesos a una tal Francisca Paula Galeas i su padre don Juan Galeas Mendoza i Ladron de Guevara (que debia ser pariente por lo altisonante del nombre de Martinez de la Espada) se presentó al gobernador Santallana reclamando el legado i escusando a su hija de no venir ella misma «por hallarse en estado de doncella i por graves inconvenientes no poder ponerse a la disposicion de VS.»[1]

1757

«JESUS NAZARENO.»

Esta nave, propiedad de su capitan don José Perochena i su piloto examinado don Julian de Mendoza, salió del Callao el dia 13 de setiembre de 1757 con destino a Valparaiso. Despues de una navegacion feliz de 33 dias de viaje, hallándose comprometida la nave a barlovento de los bajos de Rapel, con buen tiempo, fondeó a tres anclas, a un cable distante de ellos.

1. *Historia de Valparaiso*, tomo II, páj. 130. *Nota*.

El Jesus Nazareno colocado en tan peligrosa situacion i sublevada la jente de la nave, se vió obligado el capitan a abandonarlo i dirijirse a Valparaiso en busca de ausilios; pero los que se le proporcionaron llegaron cuando ya el buque habia sido destruido en las rocas, batido por una fuerte mar del SO. El Jesus Nazareno sufrió lo que el Hombre-Dios, a quien debia su nombre: abandonado por los suyos, despues de 33 dias de viaje, halló en los bajos de Rapel lo que Jesus en el Gólgota.

1761

«SAN JUAN EVANJELISTA.»

En los primeros folios del tomo 558 de manuscritos de la Biblioteca Nacional de Santiago, correspondiente al Ministerio del Interior, se encuentra constancia del naufrajio de la fragata San Juan Evanjelista, que debió haber ocurrido a fines de 1761; pero no hai detalles relativos al naufrajio ni noticia del lugar donde ocurriera el siniestro. Solo se infiere que tuvo lugar al S. de la isla Grande de Chiloé.

Algunos fragmentos de la San Juan Evanjelista vararon en la isla Quilan i cuya clavazon dió lugar a un litijio que duró hasta 1766, que tal era el valor del hierro en la comarca austral de Chile a mediados del siglo XVIII.

«SAN JUDAS TADEO»

(alias «el responso.»)

Esta nave, como la fragata San Juan Evanjelista, parece se querian demasiado por andar en armonioso consorcio i hasta en su propia desgracia, pues naufragó en el mismo año i tambien en la rejion austral de Chiloé, provocando ambos un largo litijio por la posesion de los fierros que contenian los fragmentos arrojados por el mar sobre la costa.

El RESPONSO fué mas feliz que la EVANJELISTA, pues sucumbió como buen católico precedido de su fúnebre apellido i dejando a los sobrevivientes el litijio de sus cenizas. Los tripulantes de ambas naves perecieron totalmente, sin que salvase uno solo que contase los detalles de su desgracia i la rejion precisa en que habian perecido sus equipajes.

1762

«NUESTRA SEÑORA DE LA ENCARNACION.»

Fragata del comercio del Perú, procedente del Callao i destino al puerto de San Cárlos (Ancud), que conducia el real situado. Naufragó a las 2 h. a. m. del dia 25 de noviembre de 1762 en el punto denominado Tilduco, costa O. de la isla Grande de Chiloé, por los 41° 58' de latitud sur. El siniestro fué total, pereciendo ahogados el maestre, un piloto, un marinero i dos pasajeros, salvando los restantes en número de 14 o 15.

El capitan i piloto de la fragata se creian léjos de tierra cuando aquélla se estrelló contra la costa inopinadamente. Don José Manuel de Moraleda recuerda este naufrajio, anotándolo en su carta náutica jeneral de Chiloé, lo que prueba la importancia del naufrajio i la impresion producida en el archipiélago la pérdida del real situado i los pertrechos de todo jénero de que era portadora la NUESTRA SEÑORA DE LA ENCARNACION.[1]

El cargamento de la fragata ENCARNACION consistia, a mas de su carga, en el real situado i hasta 4,000 pesos en monedas; unos ocho cañones, fusiles, balas, pólvora, brea, alquitran, jarcia, lona i otros pertrechos que remitia el virrei del Perú don Manuel de Amat.

Segun las declaraciones de algunos de los náufragos, el pi-

1. El espediente indagatorio sobre este naufrajio se encuentra en el tomo 390 de Manuscritos del Ministerio del Interior que se custodia en la Biblioteca Nacional de Santiago.

loto se suponia a 130 leguas distante de tierra, error incalificable i que esplica una vez mas el descuido con que por entónces se navegaba, hecho notado tantas veces por el célebre nauta don José de Moraleda i Montero.

Los ahogados en este naufrajio fueron: el maestre don Luis Hue, el piloto don Manuel Flores, un marinero i los pasajeros don José Garai i don Ignacio Vidal.

1763

«NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES» I «SAN FRANCISCO DE ASIS.»

He aquí la unidad en consorcio consigo misma, que sale de la rada de San Antonio de Chacao (Chiloé) con destino al rio de Valdivia, conduciendo un cargamento de maderas. A su regreso al archipiélago o punto de salida, batido el San Francisco de Asis i Nuestra Señora de los Dolores, que todo es uno, por un fuerte viento del cuarto cuadrante, perdió el timon i se vió obligado a embarrancar en la boca del rio Estaquillas en la mañana del 10 de mayo de 1763, mes funesto en el litoral de Chile a causa de los malos tiempos que se esperimentan al comenzar el invierno.

El Barco Piragua, que no es otro el San Francisco de Asis i Nuestra Señora de los Dolores, no era mas que una gran piragua de tipo indíjena, que navegaba tripulada con 16 hombres, de los cuales perecieron 11, incluso el dueño de la nave. Los cinco restantes salvaron en tierra algo maltratatados i faltos de víveres i estenuados por el cansancio; llegaron al lugarejo de San Javier de Maullin, de donde pasaron a Chiloé.

El Barco Piragua era de propiedad de don Pedro Asencio i habia sido construido en Chiloé, siendo uno de los de mayores dimensiones de su época.

1765

«PURISIMA CONCEPCION»

(ALIAS «LOS PASAJES»).

Este navio, destinado al comercio del Mar del Sur, salió de Cádiz el dia 12 de enero de 1764, al mando del capitan don Juan de Aguirre, en compañia del denominado Los Placeres, que llevaba el mismo destino; i es de notar que ni uno ni otro fué consecuente con el nombre que los distinguia.

Los Pasajes o Purísima Concepcion comenzó su viaje lento i lleno de contrariedades, al paso que Los Placeres se separó pronto de la conserva i con mejor fortuna. A los 12 dias de viaje tuvo que detenerse el primero para echar en tierra 29 polizones[1] que se encontraban a bordo, lo que revelaba desde luego el descuido con que los oficiales habian procedido al equiparlo. En seguida se hicieron notar algunos actos de insubordinacion, i desde entónces anduvo el Purísima Concepcion desgaritado hasta el 14 de junio que fondearon en Maldonado. El 28 del mismo mes dejaron este puerto i llegaron a Montevideo el 8 de julio. Aquí invernaron i despues de reparados sus quebrantos, se hicieron a la mar el 6 de diciembre, en demanda del Cabo de Hornos.

Los tiempos fueron contrarios, el Purísima Concepcion permaneció en las cercanias de la isla Flores hasta el dia 17. El 9 de enero de 1765, hallándose el navio por los 53° 37' de lat. S., segun la estima, i a 25 leguas de tierra, se sondaron 58 brazas de fondo, i a las 2 h. 30 m. a. m. del dia 10, en el momento de arribar para esquivar la tierra que se dibujaba en medio de la oscuridad varó el barco en 4 brazas de agua, sin darse cuenta los pilotos en el primer momento del paraje en que se encontraban.

1. Individuo que se embarcaba ocultamente, sin pasaporte ni licencia de autoridad alguna, en las embarcaciones que venian a América, i se presentaba o dejaba ver a bordo despues de estar el buque en alta mar.

Se procuró alijar el navio i se tendieron anclotes para sacarlo del empeño; mas, habiendo crecido la marea, flotó el PURÍSIMA CONCEPCION, pero apercibiéndose luego que la nave hacia mucha agua i que las bombas no daban abasto, i que, por otra parte, el buzo habia reconocido los fondos del barco i declarado que un tablon de la aparadura estaba aventado, dieron la vela, procurando embarrancar en tierra para no irse a pique. Se mandó echar sobre cubierta alguna pólvora i bastimentos para preservarlos de la inundacion, i una vez varados de firme, echaron abajo los palos para hacer con ellos una jangada i comenzó el salvamento, principiando por los víveres i pertrechos de primera necesidad.

En los primeros momentos no hallaron en la costa un punto aparente para el desembarque, pero dieron luego con un puerto seguro donde establecer barracas. En la tarde se desembarcaron los pasajeros i todo el equipaje, que se componia de 193 personas. En tierra se encontraron con cierta cantidad de indios en son de paz, que los náufragos trataron con atencion, por cuanto debian ser sus huéspedes por largo tiempo.

Se remitió todo al puerto que llamaron de la Consolacion i que mas tarde fijaron por los 54° 35' de lat. S., i se esmeraron en no desperdiciar ni los menores fragmentos del PURÍSIMA CONCEPCION, porque ellos debian ser utilizados en la construccion de un barquichuelo para regresar al norte.

En los dias que sucedieron al naufrajio hubo actos de insubordinacion entre los marineros, entregándose al pillaje i al mas completo desórden; pero pudo contenerse luego, pensando despues en la salvacion comun.

Arreglado el campamento, se resolvió construir un bergantin i se puso luego mano a la obra: miéntras unos se ocupaban en el bosque vecino del corte de la madera conveniente, otros se preocupaban del astillero i de la grada. Se acordó que el buque tuviese 28 codos de quilla i las proporciones correspondientes. [1]

1. El codo es igual a 24.5 pulgadas de Burgos, o sean 0.569 metros.

La construccion del barco marchó con celeridad, pues el 19 de marzo de 1765 estaba casi terminado, i se le botó al agua con el nombre de Real Capitana San José i las Animas, alias el Buen Suceso, que por nombre no habia de quedar, ya que tenia que poner en salvamento 193 hombres.

El 1.° de abril se dictaron las instrucciones a que debian someterse los tripulantes del Buen Suceso en su viaje al norte, i al dia siguiente dejaron el puerto de la Consolacion, remolcados por la lancha del Purísima Concepcion que tambien conservaban, la misma que se vieron obligados a abandonar por serles odiosa su conduccion a remolque.

Despues de algunas penalidades i sufrimientos, arribaron a Buenos Aires en la mañana del 25 del mismo mes, con un muchacho menos que habia muerto de asfixia al comenzar el viaje.

La estadia de los náufragos en la Tierra del Fuego, que fué de solo 82 dias, dió tema a estudios relativos a las costumbres de los naturales, al clima de la comarca, de todo lo cual hicieron minuciosa descripcion, que consignaron en un diario, del que existen numerosas copias en los archivos españoles i en la Oficina Hidrográfica de Valparaiso.

1769

«NUESTRA SEÑORA DE LA ERMITA.»

«El episodio naval mas jenuinamente ligado a la historia de Valparaiso fué en esos años el naufrajio de la fragata Nuestra Señora de la Ermita, propiedad del oidor don José Portales (abuelo del ilustre estadista de este nombre), que en aquel siniestro perdió toda su fortuna. Tuvo lugar el desastre de una manera casi misteriosa en la noche del 28 de setiembre de 1769, porque el buque, sin mas impulso que una ventolina de primavera, fuese a estrellar en las rocas de Punta de Reyes, haciéndose allí pedazos i sacrificando algunas víctimas. En memoria de éstas, en el sitio se labró una tosca

cruz, i de aquí el nombre que aun conserva la prominencia, todavia visible no obstante el pico i la pólvora, donde converjen las calles de Cochrane i de la Aduana en direccion al Almendral (La Cruz de Reyes). [1]

«La manera «casi misteriosa» que se atribuye a la pérdida de NUESTRA SEÑORA DE LA ERMITA, al impulso de «una ventolina primaveral», no pasa de ser una figura literaria i un medio de disculpar el abandono de la nave. Probablemente estaba mal fondeada i con poca carga, i garró sus anclas, impulsada la ERMITA por un viento regular del NO. que la echó sobre las rocas de la punta Cruz de Reyes; i prueba esta suposicion el hecho de haberse perdido algunas vidas, debido a la braveza del mar que se forma con aquellos vientos. Por otra parte, es de suponer que la noche del 28 de setiembre, el capitan, el piloto i algunos marineros se hallasen en tierra i los de a bordo del todo descuidados, para no apercibirse del estado del tiempo, dar mas cadena o fondear segunda ancla.

«Como sobre botin caido en tierra de enemigos, precipitáronse desde la madrugada siguiente a recojer los despojos de la playa los habitantes menesterosos del Puerto i del Almendral que allí tenian sus fronteras, i de aquí vino aquel apodo de *ladrones de la Ermita*, que hizo desenvainar su cuchillo al griego Tomas Agüero en su pleito con los Perez. Solo se rescataron dos negros esclavos, como cosa que no era fácil de hurtar, llamado el uno Enrique, ya viejo, i el otro Roque; dos zurrones de sebo, siete de grasa, siete de cocos, un cajon con estribos, 23 pares mas sueltos i 246 quintales de jarcia, única mercaderia de algun valor. La Audiencia de Santiago mandó el 2 de octubre que todos esos artículos se pusiesen a salvo, como propiedad de uno de sus miembros, i una semana mas tarde (octubre 9) el gobernador La Espada promulgó un bando entre la plebe, a efecto de que nadie fuese osado de robar una hilacha del naufrajio, cuando ya no quedaba por robar sino la cruz de los muertos, erijida con las maderas de la embarcacion que yacia en la playa.» [2]

---

1. *Hist. de Valparaiso*, tomo II, páj. 143.
2. Idem, idem, tomo II, páj. 143.

Ha habido cronistas como Carvallo i Goyeneche i algunos escritores modernos que suponen que en el naufrajio del navio NUESTRA SEÑORA DE LA ERMITA perecieron 60 jesuitas; pero se sabe que la partida de los tres buques LA PERLA, EL VALDIVIANO i NUESTRA SEÑORA DE LA ERMITA habia tenido lugar el 21 de febrero de 1768, con destino al Perú, conduciendo a los jesuitas de Chile, llegando al Callao sin novedad en número de 208.[1]

1770

«ORIFLAMA.»

«Horrible i lamentable—dice el señor Vicuña Mackenna—fué la pérdida total del navio de rejistro el ORIFLAMA, propiedad de los Ustariz de Cádiz, que ocurrió en la noche del 25 de julio de 1770 en la costa desierta de Huenchullamí, no léjos de la embocadura del rio Maule.

«Habia dejado este buque la rada de Cádiz hacia cinco meses (el 18 de febrero), i encontrándose casi a la boca del puerto de su destino, que era Valparaiso, en la tarde del 23 de julio, pero en condiciones tan deplorables, que no podia ganar el fondeadero. Desde el paso de la línea, en que habia perdido casi a un mismo tiempo su cirujano i su sangrador, habia venido arrojando al agua hasta el número de 78 cadáveres; i ese dia existian a bordo 106 enfermos, la mayor parte moribundos por falta de víveres i de asistencia. Solo treinta marineros se hallaban capaces de algun servicio, pero ninguno de ellos tenia fuerzas suficientes para subir a las cofas. El ORIFLAMA era la imájen viva del CENTURION al arribar esta nave a Juan Fernandez hacia ya treinta años. Por un evento de la engañosa fortuna, púsose aquella misma tarde a la vista del miserable navio otra fragata que venia de Cádiz, llamada el SAN JOSÉ, álias el GALLARDO, cuyo capitan era don

1. *Historia Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo VI, pájina 285.

Juan Estéban de Ezpeleta, quien resultó ser amigo del del Oriflama, don José Antonio de Alzaga.

«Sin sospechar Ezpeleta el espantoso cuadro que presentaba en su puente el buque que navegaba en su conserva, disparó un cañonazo a fin de rectificar su posicion, comparando su derrota con la de aquel. Mas, como observase que no contestaban, cargó sus velas para ponerse al habla. Vino, empero, la noche i con ella una calma chicha que les impidió acercarse.

«Amanecieron los dos buques el dia 24 a la distancia de dos leguas, i el Gallardo largó un bote, en el que hicieron rumbo al Oriflama el segundo piloto i dos pasajeros, llamados don Gaspar Pardo i don Diego Canoso, este último del hábito de Santiago.

«Solo cuando aquellos caballeros hubieron puesto el pié sobre la cubierta del buque en cuya demanda iban, diéronse cuenta del horror que allí reinaba. A ruego del capitan Alzaga, quien hizo memoria de sus antiguas relaciones con el del Gallardo, volvieron aquellos a este buque, i en el acto se tomaron medidas para salvar a los infelices tripulantes del otro, amenazado de un inminente naufrajio por el completo desgobierno en que se hallaba. Al decir de Ezpeleta, en una informacion que tenemos a la vista i que a peticion suya recibió el gobernador La Espada el 18 de agosto de aquel año, dispuso se embarcasen víveres de todo jénero, pan, sémola, jamones i 40 hombres de refresco. Mas, cuando iban éstos a armar los remos para llevar el ausilio requerido, levantóse un viento furioso (al decir del capitan del Gallardo i de sus pasajeros), que estorbó toda maniobra. Por manera que en una ocasion la calma chicha i en otra una ráfaga de vendaval fueron causa, en el espacio solo de 24 horas, de que un buque no pudiese socorrer a su consorte a 2 o 3 millas de distancia, i cuando hasta los pasajeros i los curiosos pasaban de un bordo al otro....

«Al cerrar la noche, los tripulantes del Gallardo observaron que el Oriflama, arrastrado por una ráfaga infernal, orzaba hacia el sur, i supusieron que iba a asilarse en Talca-

guano. Hasta las 10 de la noche observaron sus luces encendidas, i es esto lo único que se supo de aquellos infelices... Al otro dia la playa de Huenchullamí estaba cubierta de cadáveres, pues, segun Perez Garcia, «no se escapó vida alguna.» Pereció tambien en este desastre uno de los mejores nautas del Pacífico, donde habia servido como descubridor, i venia ahora de piloto. Fué este el vizcaino don Manuel de Buenechea.» 1

Mas tarde, en abril de 1771, se presentó el capitan don José de Gana en representacion de don José Manuel de Ustariz i de don Nicolas de Rojas, como apoderado de Ustariz Hermanos i Compañia de Cádiz, en demanda de ausilio para recojer algunos cajones con cristales que el mar habia arrojado a la playa, como los únicos objetos de algun valor escapados del naufrajio.2

1781

«SANTO DOMINGO.»

El paquebot del comercio del Perú nombrado SANTO DOMINGO, del porte de 300 toneladas, salió del puerto de San Cárlos (hoi Ancud) el dia 3 o 4 de mayo de 1781 con destino

1. *Historia de Valparaiso*, tomo II, pájs. 143 a 144. Don Manuel de Buenechea. Es una equivocacion. El aludido por el señor Vicuña Mackenna era don Domingo Boenechea i no Buenechea. Habia sido capitan de fragata i comandante de la nombrada SANTA MARIA MAGDALENA (álias AGUILA): salió del Callao en setiembre de 1772 para esplorar la isla Rei Jorje (Otahiti), reconoció la de San Cárlos (Pascua) i buscar algunas otras. Descubrió muchas islas, i, tocando a su regreso en Valparaiso el 26 de febrero de 1773, volvió al Callao. El virrei del Perú comisionándolo de nuevo para que con la misma AGUILA, acompañada esta vez con un paquebot llamado JÚPITER, capitan don José de Andia i Varela, volviese a Otahiti, donde llegó el 15 de noviembre. El 26 de enero de 1775 falleció el señor de Boenechea, en el puerto de Ojatitura o Jatitura. Le sucedió en el mando el segundo de la fragata, que lo era el teniente de fragata don Tomas Gayangos. Véase la *Biblioteca marítima española*, por Martin Fernández de Navarrete, tomo I. pájs. 379 a 382.

2. Archivo de MS. del *Ministerio del Interior*, tomo 72.

al Callao, conduciendo un cargamento de 18,000 tablas de alerce i otros productos del archipiélago de Chiloé. Lo comandaba el piloto mas intrépido i esperto de este mar, don Domingo Velasquez.

Desde su salida del puerto fué asaltado por vientos contrarios o sean del cuarto cuadrante, con que emprendia viaje en el corazon del invierno. El 9 de junio se hallaba por los 37 grados de latitud, cerca de tierra, cuando le cargó un temporal del N. al NO. de tal intensidad que no pudo capearlo, viéndose obligado a correrlo. Quiso guarecerse en Valdivia, i no pudiéndolo ejecutar, siguió al sur en demanda del puerto de salida; mas no siéndole tampoco posible cojerlo, fondeó en la costa occidental de la isla Grande de Chiloé. Aquí le faltaron las amarras i volvió a hacerse a la vela; montó la isla Quilan, procurando guarecerse al S. de la isla Grande de Chiloé, lo que no pudo ejecutar por hallarse esa rejion cubierta de rompientes. Siguió hácia el oriente con el propósito de tomar la boca del rio Palena, pero hallándola cruzada de rompientes se vió obligado a arribar i continuar al sur, penetrando por el canal que denominó del Refujio, i hallando abrigo en él, fondeó con una ancla el dia 13 o 14 de junio.

Luego echaron la lancha al agua, i atolondrados sus tripulantes en fuerza de los peligros que habian corrido, tomaron tierra, llevando consigo sus equipajes, víveres i jamones del cargamento, abandonaron el buque como si aun existiese en él el peligro de que habian salvado. A los pocos dias, habiendo mejorado el tiempo, se dirijieron a Ancud en la lancha para dar cuenta de lo que habia ocurrido.

El Santo Domingo se mantuvo sobre su ancla hasta principios de agosto que, faltándole ésta, segun unos o por haber sido picado el cable, segun otros, el buque dió en tierra donde se rompió la cuaderna maestra por estribor, aventándose ademas dos tablones. Así lo hallaron a fines de setiembre los marineros de cinco piraguas que arribaron al lugar del naufrajio en ausilio de la tripulacion que habia quedado alli i para recojer los útiles de la nave. La jente desmanteló el

buque, lo descargó i en balsas condujeron a Chiloé todo lo utilizable. Se picaron los palos i llenando el buque de leña, le prendieron fuego para estraer los fierros.

En el mes de diciembre estuvieron las piraguas de regreso; pero mas tarde volvieron algunos indios al lugar del naufrajio para cargar la madera que habia quedado en tierra i la condujeron a las islas de Queilen i Cailin i la utilizaron en sus capillas.

Don José de Moraleda i Montero, hablando de este naufrajio i del temporal que lo motivó, dice: «Yo navegaba en la ocasion de la isla de Juan Fernandez para Valparaiso, i protesto que nunca viento i mar jamas vi en los 16 años de contínuo navegar que tenia a América i Asia; i la escuadra del Rei estaba esperando el momento de perderse dentro de la bahia de Concepcion, garrando con todas sus anclas en el agua.» Se refiere a la escuadra del Mar del Sur que comandaba el almirante Vacaro, que se hallaba en refaccion surta en Talcaguano.

Mas tarde, reflexionando Moraleda sobre los frecuentes naufrajios que ocurren en la costa de Chile, agrega: «Yo solicité i tuve en Lima el año de 1783 el *Diario* de este acontecimiento, con la actuacion jeneral que sobre él se siguió en Castro; i por lo que ambos documentos ministran, creí que entre la multitud de intempestivas pérdidas de embarcaciones (llegan a 40) que han ocurrido en estos mares en los dos años que hace los estoi navegando, ésta era la única que podia esceptuarse de tal nota, como causada por el rigor de los tiempos, en una incógnita áspera costa. Pero por el conocimiento esperimental de la poca fe que me merecen las actuaciones judiciales de la provincia de Chiloé, del que me asiste de los lugares en todo el suceso i del sencillo reparador informe de tres marineros de los dichos, que me acompañan en la actualidad, deduzco que el paquebot SANTO DOMINGO se perdió, cuando no por malicia, por ignorancia, suma estupidez i abandono de cuantos lo tripulaban; i que éstos siguieron la práctica rutinera de sus paisanos, de embarcarse luego en las embarcaciones menores, de abandonar los bu-

ques porque varan, porque fondean con mal tiempo en alguna costa despoblada, etc., costumbre tan detestable como inveterada en toda la marina mercante de estos mares i que produce la absoluta pérdida de los mas de aquellos que pudieran evitarse, i considero funestísimo en el comercio de estos reinos.»[1]

1786

«SAN RAFAEL.»

Este barco salió del puerto de Talcaguano con destino a Chiloé en el mes de mayo de 1786, uno de los mas tempestuosos en el litoral chileno, como se ha dicho en varias ocasiones, i nunca se supo de su suerte ni de la de sus tripulantes. Solo al año siguiente se dió por perdido i se supuso que cojido el San Rafael por algun temporal del cuarto cuadrante fuese a embarrancar al sur de Chiloé.[2]

«TRANSITO.»

Fragata del comercio del Perú en viaje a Chiloé, dió al traves por fuera del archipiélago de los Chonos, 30 leguas al sur de Chiloé; i se supone que los fragmentos hallados flotantes fueran los de ese buque, del cual no se supo jamas.

Don José de Moraleda, al esplorar el archipiélago de Chiloé en 1787, visitó la isla de Guapi-Quilan el dia 7 de abril i anotó en su *Diario*: «algunos marineros penetrando al monte salieron a la costa occidental de la isla, en la cual hallaron varios fragmentos de embarcacion perdida, como un pedazo de ligazon con clavos de 7 a 8 pulgadas, una verga de velacho o de gavia, de *muermo*, madera que produce en abundan-

1. *Esploraciones jeográficas e hidrográficas de Chiloé*, por don José de Moraleda i Montero, pájs. 414 a 416.
2. *Memorias de los Virreyes*, tomo V, páj. 245.

cia la provincia, i dos pedazos de madera de roble de Europa, que me parecieron ser de duelas, con brea reciente, igualmente que el clavo que trajeron i un tojino de verga; i así éste como la ligazon indican haber sido poco usados i en embarcacion de 18 a 20 varas de largo. Estos, probablemente, son fuertes indicios del naufrajio de las dos embarcaciones que, habiendo salido una de San Cárlos (Ancud) para el Callao i la otra de Valdivia para San Cárlos, en mayo del año pasado, no se ha vuelto a saber de ellas, i mudos testigos que acusan la multitud de semejantes desgracias que se ven casi diariamente en las costas del Perú i Chile, ya por exceso de carga i tiempo con que se les permite salir de los puertos, ya por los defectos de los buques i falta de aperos precisos en ellos, i ya por los sujetos inapropiados para su direccion i manejo, sucediendo todos estos estragos con enorme perjuicio del Estado i ofensa de la humanidad.»[1]

DOS BARCOS

En el invieno de 1786 (mes de mayo) salieron de Chiloé *dos barcos* con cargamento de maderas i cuyos nombres no recuerdan las crónicas que hemos podido consultar. Una vez fuera del puerto, sorprendidos por un temporal del cuarto cuadrante, tan comunes en estas costas, fueron arrastrados hácia el sur, naufragando en la costa occidental de los Chonos o de Chiloé mismo, donde no es fácil escapar con vida ni abordar con embarcaciones menores.[2]

1788

UNA NAVE

Por una carta del comandante del batallon que guarnecia la plaza de Arauco se tuvo conocimiento de que en el mes de

1. *Esploraciones jeográficas e hidrográficas*, por don José de Moraleda i Montero, páj. 88.
2. *Memorias de los Virreyes*, tomo V.

agosto de 1788 habian varados en la costa de Tubul (bahia de Arauco) algunos objetos procedentes de una nave que se suponia náufraga. Con tal motivo se inició una informacion que arrojase algúna luz sobre el nombre de ella, que no dió resultado satisfactorio, pues que esto sucedia dos meses ántes de que saliesen de Valparaiso las naves nombradas Fénix i Nuestra Señora de la Piedad, que se habian hecho a la mar el 19 de junio del mismo año, segun lo recuerda de oficio el capitan jeneral del reino don Ambrosio Higgins, agregando que el primero se vió obligado a alijerarse de la lanchita i el segundo de un bote.

Es posible que una de estas embarcaciones fuese la que varó dos meses despues en Tubul; mas no así el mastelero i el taburete, a no ser que mediase el naufrajio de alguna de aquellas naves, cosa que no recuerdan las crónicas de esa época. El Fénix i la Piedad llegaron a su destino.

Don Pedro Quijada, nombrado perito para informar sobre los objetos que habia arrojado el mar en la playa de Tubul, dijo que el palo que halló en la isla Tubul no era tal, sino un mastelero de ocho varas i tercia de largo, encontrando ademas un taburete con asiento de baqueta, i que tanto estos objetos como la lanchita eran de madera de Guayaquil, demostrando que la nave debia ser del comercio entre el Perú i Chile.

En 1788 hubo numerosos naufrajios en el litoral chileno, pero ninguno de ellos está de acuerdo con los objetos varados en la playa de Tubul, i es de suponer que el que anotamos sea uno de los tantos naufrajios anónimos que no precisan las crónicas en una época en que la estadística era mui descuidada, casi como en nuestros dias.[1]

---

1. Tomo 375 de Manuscritos del Ministerio del Interior, que se custodian en la Biblioteca Nacional de Santiago.

UNA NAVE

En el mes de julio de 1788 vararon en la costa de Valparaiso los fragmentos de *una nave* que, segun la version de los pescadores litorales, suponian ser del barco Santa Ana.

Las crónicas i papeles que hemos podido consultar no detallan ni aun conservan pormenores sobre este naufrajio, en el que debieron perecer todos los tripulantes. Pero hai constancia inequívoca de que el buque Santa Ana naufragó un año mas tarde en la costa de la península de Tumbes, a la entrada de la bahia de Concepcion, como se verá mas adelante. Por manera qué los escombros varados en la costa de Valparaiso procedian de una nave desconocida, uno de tantos anónimos de esa época.

«REAL FRANCISCO.»

El 22 de agosto de 1788 salió del puerto de Carelmapu el falucho del Rei llamado Real Francisco, con un cargamento de madera destinado a la ciudad de Valdivia, i a fines del mismo mes naufragó a tres leguas distante de su destino, en las inmediaciones del desagüe del rio Chaihuin. La tripulacion, compuesta de siete hombres, salvó en tierra i por ella regresaron a Chiloé.[1]

El capitan del falucho del Rei era José Papá, uno de los pilotos prácticos mas espertos del archipiélago de Chiloé i el mas acreditado por don José de Moraleda i Montero, pues lo acompañó en las diversas escursiones que hizo en los archipiélagos de Chiloé, Guaitecas i Chonos durante su larga esploracion en esas comarcas.

---

1. *Anuario Hidrográfico de la marina de Chile*, tomo XII, pájs. 624 a 630.

«NUESTRA SEÑORA DE BALBANERA.»[1]

La fragata del comercio del Perú NUESTRA SEÑORA DE BALBANERA, que con el real situado, tabacos del rei i ropas de Castilla i de la tierra i de particulares, se dirijia al puerto de San Cárlos (Ancud), procedente del Callao, naufragó a la una de la mañana del dia 23 de diciembre de 1788 en los arrecifes de Guapacho, situados a la entrada del puerto de su destino.

La fragata se hallaba en tan mal estado que se deshizo en poco rato, no obstante la bonanza del tiempo, dando apénas lugar de preparar la lancha, en la cual se salvó parte de la tripulacion i algunos pasajeros, en número de 57 personas, quedando casi otras tantas sobre los escombros de la nave.

Tan pronto como se tuvo noticias del siniestro por las autoridades de San Cárlos, se enviaron dos piraguas en ausilio de los náufragos. El piloto de la real armada don José de Moraleda i Montero, que se hallaba en la ciudad, ofreció ayudar al salvamento, saliendo en la falúa de la gobernacion i llevando consigo al ministro de la real hacienda, al escribano de ella i un cirujano.

Cuando Moraleda pasaba por frente a punta Ahui notó el mar cubierto de los fragmentos del buque, fardos, cajoneria, equipajes, etc., que arrastraba la corriente del flujo. Recojió a su paso algunos fardos de tabaco i a la una de la tarde, habiendo montado la punta de Guapacho i Tenui, con bastante riesgo, notó que era inútil el socorro a la BALBANERA porque ya no existia. Quiso en seguida dirijirse al paquebot TRÁNSITO, que se encontraba al parecer entero en la costa i a dos millas de él; pero la violencia de la marea creciente i el viento del OSO., todo contrario, se lo impidieron, volviendo atras para dirijirse a Guapilacui.

En el camino vieron flotar en el mar gran cantidad de

1. Los documentos de la época escriben tambien *Balbaneda*, i era su capitan don Cárlos Infante.

fragmentos del buque que la marea arrastraba hacia el canal de Chacao, i creyendo que sobre ellos pudiesen ir algunos náufragos, fué en su demanda a vela i remo; pero no hallando hombres en ellos, volvió sobre puerto Ingles para tomar en seguida el estero de Guapilacu, donde creia encontrar a los náufragos.

Al acercarse a la costa hallaron sobre una roca «el compasivo espectáculo de una porcion de los infelices náufragos de la Balbanera, cual en camisa, cual cubierto de una mala capa, cual envuelto en una frazada o poncho, que, con ánsia, deseaban una embarcacion que los condujese a San Cárlos.» [1]

En medio de tan triste fracaso, no habia ocurrido ninguna pérdida de vidas. Los náufragos que se habian quedado sobre los escombros de la Balbanera fueron recojidos por la lancha del paquebot Tránsito, su compañero en infortunio, a las 11 h. 30 m. de la mañana.

Entre los náufragos se encontraba el coronel de ejército don Francisco Garoz, gobernador interino del archipiélago que llegaba a reemplazar a don Francisco Hurtado, sometido a juicio por graves causas i su proceder atrabiliario. [2]

Estractamos de una carta de don Luis Montalva a don Santiago Errázuriz, de fecha 25 de enero de 1789, los hechos siguientes, que dan una idea sobre lo que era el comercio de esa época i sobre lo que valian los escombros de un naufrajio:... «en fin, nosotros escapamos toda la ropa de Castilla, de la tierra, azúcar, jabon, cobre i varias cosas que yo i el piloto quedamos recojiendo en la playa donde varamos, distancia de una i media cuadra en tierra que llaman Chauman, o por mejor decir, ensenada de Guapachi (Guapacho), en donde estuvimos trabajando personalmente por motivo de haberse inquietado toda la jente en robar los fragmentos que varaban de la Balbanera. Ultimamente, con ayuda de algunos chilotes que se les pagó en fierro i tal cual jornal en dinero, i se llegaron a juntar 30 quintales de fierro i 9 de cobre

1. *Esploraciones jeográficas e hidrográficas* ya citadas.
2. *Diccionario Biográfico-Histórico* del Perú, por don Manuel de Mendiburu, tomo IV, páj. 26.

entre perneria, cadenaje i clavazon. Todo esto se le ha entregado al capitan don Cárlos Infante, con individual razon, la misma que remito a Vm. inclusa, con los precios a que en el dia queda vendiendo dicho capitan; i segun es la necesidad, podrá vender a mejores precios, i esto espongo a Vm. para algun consuelo de que en algun modo se recompense la pérdida. Tambien han escapado dos masteleros, el baupres con su botalon, la verga de trinquete, etc., etc.»

«LA FAMA.»

Fragata del comercio del Perú, en viaje del Callao para el puerto de Valparaiso, naufragó al amanecer del 25 de noviembre de 1788 en el punto de la costa de Santiago llamado Chépica, al N. de Cartajena, donde fué destrozada por el mar.

La Fama conducia los tabacos de S. M., como se decia por entonces, procedentes del valle de Lambayeque, Perú, algunos pasajeros i mercaderias varias. La comandaba su capitan i dueño don Juan Malo de Molina. Pasajeros i tripulantes salvaron en tierra, i el mar arrojó a la playa de Chépica gran parte del cargamento i numerosos fardos de tabaco, que se esparcieron por la costa. Los vecinos mas cercanos acudieron al lugar del naufrajio, i asimismo el subdelegado de San Antonio, para dar ausilio a los náufragos i atender a los objetos que arrojaba el mar, mui especialmente los tabacos del rei, que eran los mas valiosos i preciados por los chilenos.

Este naufrajio, sobre el cual no hallamos antecedentes relativos a las causas que lo motivaron, debe haber ocurrido antes de amanecer del dia 25 i con mui buen tiempo, porque a no haber sido así, se habria tenido que lamentar numerosas víctimas, cosa que no recuerdan los largos espedientes que hemos tenido a la vista; i como por entonces solo se estimaba la lonjitud i punto de la nave por la fantasia, un error en éste debe haber sido la causa del siniestro.

Uno de los espedientes aludidos fué motivado por una acu-

sacion criminal entablada por un pasajero náufrago contra un sujeto de la localidad, por robo de ciertas mercaderias. Este espediente ocupa casi todo el tomo 551 de Manuscritos del *Archivo de la Real Audiencia*, que se conserva en la *Biblioteca Nacional de Santiago*; i el otro tuvo por oríjen los tabacos de S. M. que votó el mar sobre la costa. Habiéndose esparcido éste entre los ribereños de San Antonio, Melipilla, etc., se corrió la voz de que era nocivo su uso por estar mojado con agua del mar i un tanto descompuesto, por lo que el procurador de la ciudad de Santiago se presentó a las autoridades delatando el hecho. Despues de un largo papeleo lleno de informaciones raras o propias de la época, en que tambien tomó parte el protomédico i los doctores en medicina de la capital, resultó que debia despreciarse todo lo malo (como era lójico) i utilizarse solamente lo que era bueno o poco dañado, i todo esto despues de dos meses de pérdida de tiempo, tratándose de un artículo enfermo. Este espediente comprende una buena parte del tomo 420 de MS. del *Ministerio del Interior*, que se custodia en la *Biblioteca Nacional de Santiago.*

«NUESTRA SEÑORA DEL TRANSITO.»

(ALIAS «EL PAPUDO.»)

Este paquebot procedente del puerto de Guacho i del Callao, con un cargamento de sal i otros efectos destinados a la provincia de Chiloé, naufragó a las 11 de la noche del dia 22 de diciembre de 1788, en la playa de Huechucucui, a dos millas al oriente de la punta de este nombre.

La tripulacion del PAPUDO se salvó toda, como asimismo parte de su carga; pero el casco no resistió por mucho tiempo el embate de las olas. Se echó a tierra su aparejo i parte del maderamen.

La pérdida del PAPUDO i de la BALBANERA, como tantos otros naufrajios inesplicables, se comprenden por la nota siguiente, que el distinguido marino don José de Moraleda,

piloto esperto i contemporáneo, pone en su *Diario*: «Que una pérdida de buques como la espresada hace ver el cuidado que debe ponerse en las aprobaciones o exámenes de los pilotos, para que en calidad de tales puedan confiárseles la vida de los hombres e intereses del rei i particulares, que por la ignorancia de uno solo estan espuestos a perecer, lo que lastimosamente se nota frecuentemente en estos mares, mucho mas, a proporcion, que en otro alguno de los que se navegan, siendo cierto que las costas occidentales de esta América casi todas son acantiladas o de mucha profundidad en sus cercanias, i carecer de los bajos, bancos i placeres que son riesgos mui avanzados en otras, a que se debe añadir que, siendo la direccion de ellas de norte a sur, todos sus puertos los determina con la mayor evidencia el dato mas positivo que tiene la náutica, esto es, la latitud observada, cuya intolerable vergonzosa ignorancia de los demas a quienes dan el cargo de pilotos, la falta de planos i cartas hidrográficas exactas i del conocimiento i uso de ellos, es causa en la mayor parte de semejantes desgracias.» [1]

1789

«SAN PABLO.»

Esta nave del comercio del Perú i propiedad de don Juan Miguel de Castañeda, fué ofrecida por éste al virrei Croix, quien la mandó armar en guerra, destinándola al reconocimiento de los mares del sur i sus islas.

El SAN PABLO salió del puerto del Callao el dia 16 de julio de 1789, al mando del teniente de fragata de la real armada don Antonio Casulo i destino a las islas San Félix i San Ambrosio. Despues de reconocidas éstas i de haber fijado su posicion relativa una de otra, corrió su paralelo hacia el oriente hasta dar con la tierra firme, para determinar su distancia

1. *Anuario Hidrográfico de la marina de Chile*, t. XII, páj. 627.

a Chañaral. De aquí volvió al norte hasta la rada de Arica, como medio de relacionar estas localidades, en cumplimiento de las instrucciones que le habian sido impartidas por el virrei del Perú, i para lo cual llevaba el SAN PABLO una buena dotacion de pilotos i confirmar en seguida el viejo refran: «muchos pilotos pierden la nave», como le habia sucedido en 1675 al capitan de navio, tambien de la real armada, don Antonio de Vea, estrellando su nave NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO I ANIMAS DEL PURGATORIO, en la roca de Remolinos del estrecho de Chacao, no valiéndole para evitar su pérdida los ocho pilotos que lo acompañaban.

El SAN PABLO se proveyó en Arica de algunos víveres, dirijiéndose en seguida a las islas de Juan Fernandez, i despues de reconocerlas i de embarcar en ellas algunos artículos de rancho, se dirijió a la isla Mocha, que era otro de los puntos que debia examinar, recalando a ella el dia 3 de octubre, a los ochenta dias de su salida del Callao.

Despues de esta fecha, comenzó el SAN PABLO a esperimentar escaseces de víveres i su casco a hacer agua. En tal emerjencia, su capitan intentó dirijirse a Valparaiso; pero los vientos se habian afirmado por el cuarto cuadrante, obligándolo a capear, lo que aumentaba los descalabros. Estos i la falta de víveres que se hacia sentir con apremio, les exijió, despues de una junta de pilotos, a arribar a Valdivia, cuyas costas avistaron a las 3 h. 30 m. de la tarde; mas, como la cerrazon no les permitió reconocer el morro Bonifacio, se vieron obligados a mantenerse sobre bordos hasta el dia siguiente, marcando punta Galera al N5°E. a cuatro leguas de distancia.

Continuaron sobre bordos toda la noche i al dia siguiente, con tiempo mui cerrado; i desde este dia permanecieron siempre empeñados sobre la costa, sin poderse desatracar de ella i llenos de averias, hasta el dia 10 a las diez de la mañana, que se vieron obligados a fondear a dos anclas, a una i media millas de tierra i a 6 o 7 leguas al sur de Punta Galera.

El dia 11, siéndoles siempre contrario el viento i garrando el navio, arriaron los botes, i a las tres de la tarde abando-

naron el buque, dirijiéndose a Valdivia. El San Pablo se fué a la costa, destrozándose completamente.

Las verdaderas causas de este naufrajio, segun el sumario indagatorio seguido por don Arcadio Pineda, de órden de don Alejandro Malaspina, comandante en jefe de las corbetas Descubierta i Atrevida, se deben a que el buque salió del Callao en malas condiciones, con escasos víveres, pésimamente pertrechado, falto de amarras i haciendo mucha agua.

En el San Pablo estaba embarcado como piloto el distinguido capitan don Francisco Machado, tan conocido por sus estudios hidrográficos en el golfo de Penas, islas Guaitecas i archipiélagos de Chonos i Chiloé; i Pineda, refiriéndose a él en su informe de 1790, dice: frisaba en mas de sesenta años.

«En 1792—dice don José Toribio Medina—no habia en la ciudad de Valdivia sino una sola fragua que, siendo de propiedad del rei, estaba destinada a la compostura de las armas i otras cosas propias del ejército. Un capitan del batallon fijo de la plaza solicitó permiso para establecer una de su cuenta, aprovechando los servicios de dos oficiales herreros que habia en la ciudad i de los materiales salvados a gran costa del navio San Pablo, que hacia poco habia naufragado.

«El injeniero comandante de las obras de la plaza, a quien se pidió informe sobre el particular, fué de opinion que debia negarse el permiso, fundado especialmente en que de esta manera seria fácil que se robasen los fierros del rei i las herramientas de la fragua, las cuales, apesar de que llevaban la marca real, era fácil, decia, que se la borrase. Agregaba, igualmente, que seria posible se trabajasen en la herreria proyectada por el capitan de ejército, cuchillos, machetes u otras armas para indios. Fué, al fin, necesario que se hiciese constar que los vecinos no tenian aperos con qué labrar sus campos ni útiles con qué fabricar sus casas para que se concediese el permiso, no sin ciertas retricciones.» [1]

1. *Cosas de la Colonia*, páj. 21.

«SANTA ANA.»

Esta nave, propiedad de un señor Luna, armador de Lima, salió del Callao el dia 27 de agosto de 1789, al mando del capitan don Pedro José del Pino, i despues de un viaje de 28 dias, bastante correcto, avistó la isla Santa Maria a las 3 h. de la tarde del 26 de setiembre, poniendo en seguida su rumbo a las tetas del Biobio, i dirijiéndose despues a Talcaguano, lugar de su destino.

El tiempo era hermoso i el viento propicio. A las 2 h. de la madrugada del dia 27, se hallaban tanto avante con las tetas del Biobio, i como la noche fuese clara i la luna los alumbraba, siguieron su derrota con todas las precauciones del caso; pero a las 3 h. 30 m. a. m. embistió el SANTA ANA en el rodal de la roca Olas o de Quebra Ollas, segun los documentos que seguimos.

El SANTA ANA permaneció encallado por unos cortos instantes, hasta que una gran rompiente pegándole por la popa, lo hizo saltar el obstáculo, llenando a los tripulantes de confusion i el barco haciendo mucha agua. Trató su capitan de orzar para tomar el puerto, pero no le fué dado por faltarle el viento; mas, como el agua aumentase con rapidez i las bombas no diesen abasto, fondeó con una ancla cerca de tierra, a cosa de 9 millas de la isla Quiriquina, donde se fué a pique un poco mas tarde.

La tripulacion salvó en los botes, pero la carga se perdió totalmente. El mar i la corriente echaron sobre la costa algunos fragmentos del buque, mui especialmente en la bahia Coliumo. [1]

1. Espediente formado con motivo del naufrajio del barco SANTA ANA a la entrada del puerto de Talcaguano, en Concepcion. Volúmen 362 de MS. del *Ministerio del Interior*.

1794

«SANTA BARBARA.»

El 20 de abril de 1794 salió de Valparaiso la fragata de guerra española SANTA BÁRBARA, de 34 cañones, que comandaba interinamente el teniente de navio don Francisco Barba, convoyando al bergantin mercante MISERICORDIA, con destino a la isla de Juan Fernandez (Mas-a-Tierra), conduciendo víveres, materiales, caudales i medicina para la provision de San Juan Bautista.

La navegacion se hizo con felicidad, impulsadas las naves por un viento fresco del SE. El 25 del mismo mes surjieron en San Juan Bautista, en 34 brazas de agua, cerca de tierra; pero pocas horas despues de amarrados les pegó una recia fugada que hizo garrar a la SANTA BÁRBARA, no obstante sus tres anclas i dos anclotes que la sostenian, hasta echarla a la costa, donde se despedazó, dando tiempo tan solo para poner a salvo los caudales de que era portadora.

Con el naufrajio de la SANTA BÁRBARA se perdieron tambien los víveres que conducia para el presidio, i a no ser por la escapada del MISERICORDIA, que asimismo estuvo en peligro, por haber garrado sus anclas, la situacion de Juan Fernandez i de las tripulaciones de las naves habria sido insostenible, porque en tierra solo quedaban seis dias de víveres para el presidio.

El MISERICORDIA tomó a su bordo los tripulantes de la SANTA BÁRBARA, i dejando en tierra 50 marineros al cargo del teniente de fragata don Francisco de Clemente i Miro para que salvasen algunos pertrechos, se volvió a Valparaiso.

El capitan Barba i sus oficiales fueron sometidos a un consejo de guerra i absueltos de todo cargo.[1]

La fragata SANTA BÁRBARA es para los chilenos digna de recordacion por haberse ocupado pocos años ántes de su pér-

1. *Naufrajios de la Armada Española*, por don Cesáreo Fernández, páj. 105.

dida (1791-1792) de adelantar la hidrografía de la parte austral de Chile, al comando del capitan de fragata don Nicolás Lobato i Cuenca, entre los paralelos 44° i 46° de latitud, o sea la costa occidental del archipiélago de Chonos; pero debemos dejar constancia que la fragata se quedó en San Cárlos (Ancud) i que sus oficiales practicaron el reconocimiento de la isla Ascension i puerto de Ynchemo i del dique de la de Barba, sirviéndose de dos piraguas que se denominaban CÁRMEN i ROSARIO, que sirvieron tambien al esplorador de Chiloé don José de Moraleda i Montero.

1795

UNA PIRAGUA.

El 10 de mayo de 1795 salió de San Cárlos (Ancud) una piragua de 15 metros de quilla, con 10 tripulantes i un cargamento de diversos artículos de comercio con destino al rio Valdivia. Nueve dias despues naufragó por los 40° 30' de latitud sur, cerca de la costa del Manzano.

La tripulacion logró salvar en tierra, pero no sucedió lo mismo con los víveres, porque la embarcacion se hizo pedazos: solo les fué dado recojer en la playa algunas papas que arrojó el mar a la costa. Los demas objetos fueron arrastrados por el mar i la corriente hácia el S. i SSO. a impulso del viento dominante, que era el del norte.

Los náufragos permanecieron por tres dias en el lugar del siniestro i en completa inaccion, debido quizas a la desgracia esperimentada ó mas probablemente a los padecimientos físicos que habian tenido que sufrir durante el salvamento. Al cuarto dia determinaron dejar la playa e internarse en el pais de los indios cuncos por un camino o vereda que tenian cerca: lo siguieron, pero luego volvieron a salir a la playa, porque no era mas que una senda para salvar un escarpe de rocas que no ofrecia paso por el lado del mar. Volvieron a seguir por la costa con rumbo al sur, internándose luego por

un nuevo sendero que los llevó nuevamente a la playa, i lo mismo les sucedió con un tercero, pues solo eran sendas de indios mariscadores que en ciertas épocas del año descienden a la marina para colectar mariscos i algas marinas comestibles denominadas cochayuyo.

Los náufragos resolvieron continuar siempre por la costa, i durante tan penoso viaje tuvieron que alimentarse de raices, del escaso marisco que ofrece la costa i de carne de lobos de mar i de ballena. A los pocos dias desfallecieron tres de los náufragos i luego tres mas, i, por último, el patron Serafin Alvarado. Los demas, en número de tres, llegaron á San Javier de Maullin en un estado lamentable i salvaron la vida merced al indio chono Luis Huñupal, diestrísimo i valiente lobero, que cuidó del sustento de sus compañeros de desgracia.[1]

1800

UN BUQUE.

En 1800 salió de Valparaiso *un buque* con cargamento surtido i destino a Guayaquil, conduciendo tambien al español don Francisco Antonio Freire i Paz, distinguido comerciante residente en Chile i padre del que mas tarde fué el ilustre jeneral don Ramon Freire i Serrano. El buque no llegó jamas a su destino, pues nunca se supo de él i sus tripulantes.

Hai incertidumbre sobre el nombre del buque, su nacionalidad i fecha precisa de su salida de Valparaiso; pero no hai duda de que su pérdida fué total i quizas debido al exceso de carga, mala estiva o vetustez de la nave.[2]

---

1. *Esploraciones hidrográficas* de Moraleda, páj. 517.
2. *Biografía del capitan jeneral don Ramon Freire*, por Antonio Valdes, en 1887.

1802

«ELISA.»

Fragata ballenera de los Estados Unidos de América, capitan Mr. José Plashet i primer piloto Mr. Eduardo Henkly. Arribó a la isla Santa Maria con el propósito de renovar su aguada el dia 6 de marzo de 1802. Surta la nave en la rada del SE., sorprendida por un fuerte temporal del cuarto cuadrante al tercero, hízole garrear sus anclas i dió en la costa, donde se quebrantó, inutilizándose por completo el 1.° de abril del mismo año.

Se pudo salvar parte de la carga, que consistia en una gruesa cantidad de pieles de focas, aceite i útiles de pesca; pero la salvacion de los restos de la nave, su arboladura i aun el mismo cargamento dió oríjen a un eterno papeleo con las autoridades españolas, que duró hasta fines de 1809.[1]

«ROSARIO.»

Los temporales de viento del cuarto cuadrante que soplaron durante el invierno de 1802 en el puerto de Talcaguano dieron oríjen a la pérdida de la fragata Rosario i de dos barcos menores mas, que fueron echados a la costa por no tener otro abrigo que sus anclas.

La fragata Rosario era de propiedad del teniente coronel don Tomas Delfin i hacia la carrera entre los puertos de Chile i los del Perú.[2]

Los documentos que hemos podido consultar no mencionan el nombre de los dos buques menores, ni los detalles del naufrajio. Solo hai constancia del hecho.

---

1. Biblioteca Nacional.—Archivo de manuscritos del Ministerio del Interior, tomo 375.—*Buques.*

2. *Informe descriptivo de la Concepcion de Chile*, por el coronel don Juan de Ojeda, en 1803.—*Biblioteca Jeográfico-hidrográfica*, segunda série, por don N. Anrique R., páj. 272.

1804

«ESTREMEÑA.»

Goleta de guerra de la marina real española de 12 cañones, al mando del teniente de navio don Mariano Izasbiribil. Habia venido al Pacífico en principios del siglo i sido dedicada a estudios hidrográficos bajo el mando de aquel distinguido jefe, por órden del virrei del Perú.

Hallábase la Estremeña en las cercanias del puerto de Copiapó entregada a sus estudios el dia 30 de setiembre de 1804, cuando fué atacada inopinadamente por el bergantin de S. M. B. Washington, quien la batió sin precedente declaracion de guerra. Izasbiribil, viéndose batido sorpresivamente, pegó fuego a su nave, salvando en una lancha sus papeles e instrumentos que le fué dado recojer, dirijiéndose a Puerto Viejo de Copiapó.[1]

A bordo de la Estremeña existia una excelente biblioteca de propiedad de su ilustre jefe, que desapareció en el incendio, como asimismo gran coleccion de documentos inéditos acumulados por Izasbiribil con la autorizacion de las autoridades coloniales de Chile i Perú, imposibles de reponer.

El comandante don Mariano Izasbiribil, hallándose en los mares de Europa algunos años mas tarde al comando de una nave de la marina real española, fué batido i tomado prisionero i encerrado despues en la isla en Santa Elena, donde se ahorcó en la rama de un árbol, agobiado por el peso de sus infortunios.

«MENTOR.»

El bergantin Mentor del comercio de los Estados Unidos de América fué echado a la playa en el puerto de Talcaguano

1. Mendiburu.—*Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, tomo IV, páj. 330.

por un fuerte temporal de viento norte el dia 4 de mayo de 1804, i, como la carga de la Elisa, que naufragó en la isla Santa María, dió tambien oríjen a un largo papeleo, delicia de las autoridades españolas de la época.

El naufrajio del Mentor i las tramitaciones practicadas para conceder al capitan de la nave Mr. Wilson Jacobus el permiso de vender los restos de su buque, da una cabal idea de la triste situacion del pais en los últimos años de la era colonial, i es por esto que se nos permitirá copiar aquí parte de la citada tramitacion.

«Excelentísimo señor:—El administrador jeneral de reales derechos ha visto la consulta que el señor gobernador intendente de Concepcion hace a V. E. para saber si podrá permitir al capitan Wilson Jacobus la venta de su buque nombrado Mentor, el que se vino a tierra de resultas del temporal esperimentado en el puerto de Talcaguano el cuatro del pasado i con este motivo quedó inutilizado para seguir su viaje, segun lo asienta el señor gobernador intendente.—Solo en estas circunstancias calamitosas parece lícito el trato con los anglo-americanos, enemigos declarados de nuestro comercio nacional, como lo tiene bien acreditado la esperiencia, i la comunicacion con estas jentes, que han de volver a su pais, dejando en éste conocimiento i conexiones, se puede mirar como arriesgados i peligrosos para lo sucesivo.—Las leyes municipales i novísimas reales órdenes prohiben estrictamente toda relacion con los estranjeros en estos mares i puertos i nuestro ilustrado gobierno, bien persuadido en el dia de los graves perjuicios que se han tocado en los últimos tiempos, ha creado un nuevo sistema de guardá-costas para alejarlos de nuestras posesiones, i en que se les permita arrimarse, sea con todas aquellas precauciones que dicta la prudencia i exije la humanidad.—Atendiendo a la imposibilidad que tiene el capitan Wilson Jacobus de seguir su viaje, se le puede permitir la venta del bergantin varado i todos los pertrechos i aperos, lo que en cierto modo está consentido por Su Majestad en la real órden que se acaba de recibir con fecha 6 de enero del corriente año, cuyo objeto es aprobar el rei el

permiso que V. E. concedió al capitan Jorje How para vender la goleta anglo-americana que mandaba, por no poder seguir su viaje.—Concedido que sea el permiso para que se pueda verificar la venta, resta solo que el administrador de aduana de Concepcion tenga presente el cargo que debe hacer al vendedor de los derechos reales que se adeudan en estas emerjencias de efectos estranjeros que no entraron en nuestra península i metrópolis, como igualmente los derechos de la moneda que pueda estraer el referido capitan Wilson, determinando V. E. sobre el particular lo que fuere mas arreglado i conveniente al buen servicio del rei.—Administracion jeneral, catorce de junio de 1804.—Excelentísimo señor.—*Manuel Manso.*»

«Auto.—Santiago i agosto 11 de 1804.—Vista la consulta del señor gobernador intendente de Concepcion acerca del permiso que ha solicitado para vender su buque i demas pertrechos el capitan americano Wilson Jacobus, por la imposibilidad de continuar navegando de resultas del naufrajio esperimentado en el puerto de Talcaguano; i teniendo consideracion a lo resuelto por Su Majestad en real órden de 6 de enero de este año, concedo al referido capitan la licencia que pretende; i como la venta de dichos efectos producirá el adeudo de derechos reales que espresa el administrador jeneral de la aduana en su antecedente informe, se exijiran por el de la Concepcion, teniendo presente lo dispuesto para igual clase de ocurrencias, i al efecto tomará razon de esta providencia en las oficinas que corresponde; remítase el testimonio de ella i del citado informe a dicho señor gobernador, i en seguida para la corriente aprobacion se dará cuenta al rei.—Muñoz.—*Licenciado Diaz de Valdés.—Garfias.*»[1]

1. Biblioteca Nacional. Manuscritos del Ministerio del Interior, tomo 375.—*Buques.*

1805

UN BUQUE.

«Es memorable entre los lances de aquella guerra (de los corsarios) uno ocurrido en el mismo año de 1805, que refiere el capitan Délano. Un corsario ingles nombrado VULTURE, mandado por el capitan Tomás Folger, de oríjen norte-americano, capturó, despues de rudo combate, un buque español que iba de Talcaguano al Callao. Folger ganó crédito i honra por haber tratado a sus prisioneros con humanidad. Puso a ocho ingleses a bordo del buque i lo despachó para la isla Santa Elena. Dos o tres dias despues los españoles prisioneros se sublevaron contra sus guardianes i dieron muerte a seis de ellos Los ingleses sobrevivientes reconquistaron pocos dias mas tarde el dominio del buque, asesinaron a todos los españoles, i careciendo de brazos para ejecutar la marcha, lo vararon en la isla Mocha, donde fueron recojidos despues por otra nave. Las escenas de sangre i de horror como la citada debieron ser frecuentes en aquella lucha terrible en que la desordenada acumulacion de los acontecimientos i el aislamiento en que se verificaban no permitian conocerlos de una manera cabal.

«El VULTURE estaba armado con 12 cañones, pero las circunstancias de esa guerra en que no le era posible renovar sus municiones ni reemplazar los hombres que perdia, debilitaron considerablemente su poder. Poco mas tarde fué capturado por un corsario español que salió del Callao.»[1]

1806

«LA LUISA.»

La fragata de guerra inglesa llamada LA LUISA, atacando la ciudad de Arica el dia 3 de abril de 1806, varó en la playa,

1. *Historia Jeneral de Chile*, tomo VII, pájs. 285 i 286.

arrastrada por la corriente, sin que pudiera evitarlo su comandante. Los milicianos de esa ciudad tomaron prisioneros a los tripulantes de la fragata i los enviaron a Lima. [1]

Las crónicas que se han tenido a la vista no dan detalles sobre este naufrajio.

BALANDRA DE NARANJO.

El afortunado negociante en congrio seco i primer arquitecto naval de la ciudad de la Serena, don Nicolas Naranjo, que habia construido un barquichuelo en la plaza de San Francisco, sobre los barrancos que allí existen, una vez arrastrado hacia la costa con indecibles sacrificios, se embarcó en él en 1806, con destino a la costa de Atacama, para continuar su lucrativo negocio del congrio, en mayor escala del que pescaban i salaban los indios changos de aquel litoral.

Durante sus escursiones por la costa, el denuncio de un indio a quien habia salvado la vida, lo puso en posesion de una mina de oro que se ha supuesto mui rica i cuyo derrotero se conserva en las crónicas de la época. En su vuelta al sur llegó al Puerto Viejo de Copiapó con una cantidad de piedras, i viendo que la lei del metal era buena i su barco pequeño para sus futuros negocios, vendió la embarcacion a buen precio, i fletando otra, volvió a Coquimbo. Aqui compró otro barquichuelo, i despues de haber contratado ocho hombres espertos para la esplotacion de la mina, se embarcó nuevamente el 25 de diciembre, con rumbo al N.; pero al enfrentar la punta Teatinos, zozobró la embarcacion, yéndose a pique. Todos los tripulantes perecieron, quedando tan solo el incierto derrotero de Naranjo, que han perseguido con ahinco los mineros del pasado i aun del presente. [2]

---

1. *Dic.-Hist.-Biog. del Perú*, por don Manuel de Mendiburu, tomo I, páj. 427.
2. *Tradiciones serenenses*, por don Manuel Concha, páj. 525.

1815

«CONSTITUCION» O «URIBE».

El queche CONSTITUCION salió de Buenos Aires a fines de octubre de 1815 en convoi con el HALCON, que arbolaba bandera arjentina. Su dueño el presbítero chileno don Juan Uribe, que venia en él, hizo arbolar a su nave bandera negra (de pirata) i se dirijió al Pacífico con el propósito de hostilizar de todos modos las naves i comercio español.

La fragata NEGRA i el bergantin TRINIDAD, ambos de propiedad de don Guillermo Brown, destinados al corso en el Pacífico, se habian dado como punto de reunion con la corbeta HALCON, que comandaba su capitan i dueño el frances Buchard i el CONSTITUCION, su capitan el italiano Barrios, la isla Mocha de las costas chilenas. Los primeros llegaron a su destino, juntándoseles mas tarde el HALCON.

«El viaje del HALCON i del URIBE distó mucho de ser feliz— dicen los señores Miguel Luis i Gregorio Víctor Amunátegui. —No encontraron en su camino a los realistas, ningun navio procuró cerrarles el paso; pero al doblar el Cabo de Hornos tuvieron que combatir a enemigos mas terribles todavia, los vientos, que concitaron contra ellos una deshecha tempestad de 14 dias. Durante este tiempo las dos embarcaciones marcharon convoyadas, para que, en caso de desgracia, una de ellas sirviese de asilo al equipaje de la otra. La que ménos resistencia ponia al embate de las olas era el URIBE, que su armador habia cargado con tantos cañones i de tan grueso calibre, que se hundia naturalmente en el agua bajo un peso que su porte no permitia sostener. Un dia a la caida de la tarde, i en lo mas récio de la borrasca, lo percibió el HALCON medio envuelto entre las nubes i las sombras de la noche, en un estado de angustia tal, que su pérdida le pareció inevitable. No le fué posible prestarle ningun ausilio, porque él mismo resistia apenas a la fuerza de la tempestad,

que levantaba millares de olas tan altas i tan prontas a reventar, que una sola que hubiera azotado en la embarcacion la hubiera sumerjido. Cuando a la mañana siguiente se disiparon las tinieblas, el HALCON entónces no volvió a ver al URIBE. Quien sabe cual habria sido su suerte. Talvez el huracan lo habia sepultado en el fondo del Océano, o estrellado entre las rocas erizadas de puntas agudas que cubren aquellas playas. Este era el único de los cuatro buques que no llevaba a su bordo mas que chilenos. De tan trájica manera pereció con sus conmilitones, tan enérjicos como él, don Juan Uribe, que con su cabeza de tribuno i su corazon de soldado, quien sabe qué papel estaba llamado a representar en las futuras revoluciones de Chile; pereció allí donde termina el Atlántico i principia el Pacífico, cuando su imajinacion quizá le sonreia con la idea de gloriosos triunfos i con la imájen seductora de recuperar esa patria, a la cual todo se lo habia consagrado. ¡Pobre clérigo! que murió sin otra necrolojia que unas cuantas líneas de la *Gaceta del Rei*, que infamaban su persona i su familia, i que le perseguian aun mas allá de la tumba, haciendo simplemente a Dios culpable de sus rencorosas pasiones.» [1]

«LA MERCEDES.»

Los buques corsarios arjentinos HÉRCULES, TRINIDAD i HALCON, al mando en jefe de don Guillermo Brown, apresaron a la goleta MERCEDES que navegaba con pabellon español en las cercanias de la isla Mocha. La MERCEDES iba de Chiloé con destino al norte. Los corsarios utilizaron una parte de su carga, distribuyendo sus pocos tripulantes en sus buques i en seguida la echaron a pique. Esto ocurrió en los últimos dias del mes de diciembre de 1815; i tan miserable deberia haber sido la MERCEDES, que los corsarios no pensaron en utilizarla.

1. *La Reconquista española*, pájs. 464 a 467.

Despues de este suceso, el primero que se les proporcionó, Brown i los suyos pusieron rumbo a las costas del Perú i Guayaquil, para hostilizar el comercio español, propósito que realizaron con buen éxito, aunque poco fructuoso como presas de valor.

1816

«DOS AMIGOS.»

Esta fragata arribó a Valparaiso por primera vez en 1803. En esta ocasion habia salido del Callao el dia 1.° de junio de 1816, al mando de su capitan Francisco Carbonel i su maestre Cárlos Maria Garcia. Se dirijia a Valparaiso, i el 7 de julio fué abandonada a 10 o 12 millas al oeste de los arrecifes de Rapel. He aquí el parte del capitan, que hace conocer las causas que motivaron el naufrajio:

«El 1.° de julio del presente año (1816), zarpamos del Callao con destino a este puerto, conduciendo un cargamento de azúcar, algodon, chancaca, vitriolo, cajones de mercaderias, papel i efectos de Europa. Seguimos nuestra derrota haciendo cinco pulgadas de agua por hora, las que salimos haciendo desde el puerto. Llegamos así hasta los 28°, en donde tuvimos un viento por la travesia mui fuerte, que nos hizo aumentar el agua a 16 pulgadas. Seguimos hasta la isla de Juan Fernandez (de tierra), en donde nos cargó un norte tan furioso que aumentó el agua a 30 pulgadas, i así recalamos a Curaumilla, i haciendo las mayores dilijencias para tomar el puerto por la necesidad en que nos hallábamos. El dia 4 del presente, a las 10 de la noche, estando a sotavento de este puerto, nos cargó por el N. tan fuerte que llegó a temporal. Aguantamos así toda la noche de la vuelta del sur, i a la mañana del 5, por no poder dar el costado, por los muchos golpes que sufria la fragata, nos fué forzoso ponernos a la capa, i entónces de pronto descubrimos 40 pulgadas de

agua, i teniendo la jente cuatro dias con sus noches en un contínuo afan con las bombas, sin largarlas de la mano, ni para tomar el preciso alimento, nos vimos en la precision de votar al agua la lancha i botes para salvar las vidas; i viendo que el tiempo estaba en su sér, aunque los pasajeros i tripulacion nos suplicaban que desamparásemos el buque, nos escusamos, por conocer el riesgo a que nos esponíamos todos por lo récio del temporal.

«Ya el dia 6, viendo la eficacia con que todos trabajaban de abandonar el buque, determinó el maestre que se pasara el dia i la noche a ver si con el ausilio de Dios i el de la Vírjen del Cármen, podíamos salvar intereses i vidas por medio de un alijo: con efecto se verificó votando parte del cargamento al agua, i se consiguió a las 5 de la tarde de ese dia, sin dejar las bombas de la mano, oficiales, pasajeros i tripulantes, todos trabajaban con el mayor empeño en el achico i alijo de todo lo que se hallaba en cubierta, donde teniendo la correspondencia, rol, rejistro i varias cartas sueltas, con turbacion tambien fué al agua. A esta misma hora empezamos de nuevo a achicar con dos barriles de carga, los que desfondaron i entalingaron, cuya maniobra duró hasta las 7 horas del dia 7, que viendo que la bodega se hallaba con cuatro varas de agua, se nos hizo preciso abandonar el buque por hallarse azorrado.

«Solo ha perecido un hombre fátuo el que a fuerzas de instancias, o por mejor decir, bajó el capitan i lo sacó a empellones arriba, i mientras nos embarcábamos en la lancha i bote, se echó menos este individuo, i por no faltar a la caridad i deber de cristiandad, hizo el maestre que subiese el contramaestre i lo buscaran, el que fué difícil encontrar, con lo que desamparamos el buque, estando E.-O. con los bajos de Rapel, distancia de 12 leguas de la costa, i seguimos viendo la fragata hasta las 3 h. de la tarde, la que se conocia por los balances poco duraria encima del agua, i a las 43 horas de la separacion del buque, hemos llegado a este puerto a las dos de la mañana, felizmente, i es cuanto podemos informar sobre lo ocurrido.—Valparaiso, 1 julio 9 de 1816.—(Fir-

mado).—*Cárlos María García*, maestre.—*Francisco Carbonel*, capitan.» [1]

1819

«SACRAMENTO.»

Goleta española apresada por la escuadra chilena, al mando de Lord Cochrane, en el puerto de Paita el 13 de abril de 1819. Fué cargada con las mercaderias halladas en la aduana de aquel puerto i despachada con destino a Supe, i a los pocos dias naufragó en el puerto de su destino, por la torpeza del piloto que comandaba la SACRAMENTO, segun lo espone Lord Cochrane, en oficio de 11 de mayo de 1819. [2]

Aun cuando este naufrajio no ha ocurrido en costas chilenas, se le da cabida en estos apuntes, por haber fenecido en campaña i depender de las fuerzas militares de Chile.

La pérdida fué total; pero no hubo víctimas.

«EL CHILENO.»

Bergantin mercante nacional, al ancla en Valparaiso. Fué echado a la costa a impulso de un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló en los dias 3 i 4 de julio de 1819, i ademas una goleta de la misma nacionalidad, con otros destrozos en las embarcaciones menores del puerto.

EL CHILENO era un bergantin de construccion norte-americana, que habia arribado a Valparaiso por el mes de octubre de 1817, con un cargamento de armas i municiones a la órden i bajo el nombre de ADELINE. Fué comprado i armado en corso para hostilizar el comercio español. EL CHILENO comenzó sus escursiones sobre la costa del Perú i el litoral

1. *MS. de la Biblioteca Nacional*, tomo 375, del Archivo del Ministerio del Interior.—Buques.

2. *Historia de la espedicion libertadora del Perú*, por don Gonzalo Búlnes, t. I, páj. 274.

del Ecuador en el mes de diciembre de 1817, llevando patente de corso espedida por el gobierno independiente i un Reglamento dictado por el ministro Zenteno el 20 de noviembre del mismo año. El Chileno entraba en Valparaiso el 25 de junio de 1818, con un regular botin i despues de haber echado a pique dos naves españolas apresadas al norte del Callao, i de haber remitido a las autoridades de Valparaiso algunas naves apresadas por él.

UNA GOLETA.

Esta goleta chilena, cuyo nombre no mencionan los papeles que hemos tenido a la vista, fué echada a la costa sobre la playa de Valparaiso, durante el temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló en los dias 3 i 4 de julio de 1819, conjuntamente con el bergantin nacional llamado El Chileno.

«SAN TELMO.»

Navio de la armada española, de 76 cañones, que arbolaba la insignia del brigadier don Rosendo Porlier, acompañado del Alejandro, de 74 cañones, la fragata Prueba, de 34, i de una o dos naves mercantes que trasportaban tropas, salió de Cádiz el dia 11 de mayo de 1819, con destino al Mar del Sur; mas, como el Alejandro descubriese una via de agua, regresó al puerto de salida. Entrando los restantes en la rejion de los vientos variables, hallaron tiempos tempestuosos que los separaron de la conserva.

La fragata Prueba llegó a las costas del Perú a mediados del mes de noviembre, i el trasporte Mariana arribó al Callao el dia 9 de octubre. Este buque, que habia sostenido la conserva con el San Telmo, fué el que dió las últimas noticias de él; i al dejar su union el dia 2 de setiembre, notó que tenia averia en el timon, en el tajamar i en la verga mayor, averias que, al parecer del capitan de la fragata Mariana, no

podian remediarse con los tiempos tan duros como los que habian encontrado.

Por mucho tiempo se esperaron noticias de Rio de Janeiro, suponiendo la arribada del SAN TELMO; pero nunca se supo de él, terminando por darlo por perdido en las cercanias del Cabo de Hornos, con todos sus tripulantes i pasajeros.

El navio SAN TELMO habia sido construido en el Ferrol en 1748, por lo que frisaba en 71 años de existencia, i se sabia a su salida de Cádiz que sus fondos estaban en mal estado. Con la pérdida de este navio perecieron 644 tripulantes, 15 oficiales de la plana mayor i tres pasajeros.[1]

1820

«INTRÉPIDO.»

Bergantin armado en guerra de los Estados Unidos del Rio de la Plata. Habia doblado el Cabo de Hornos en 1818 i puéstose al servicio del Gobierno de Chile. En Talcaguano entró a formar parte de la escuadrilla al mando de Lord Cochrane, compuesta de la fragata O'HIGGINS i goleta MOCTEZUMA, destinada a dar una sorpresa a la plaza de Valdivia, la misma que se verificó con éxito brillante la noche del 5 de febrero de 1820; pero al tomar el INTRÉPIDO el puerto del Corral, despues de rendidos los fuertes del sur, varó en el banco Tres Hermanas, donde se hizo pedazos a causa del mal estado de sus fondos.

Mandaba el bergantin el comandante Cortes. No hubo desgracias personales, pero su pérdida hubo de minorar las fuerzas de Lord Cochrane, que intentaba otro golpe de mano a los fuertes de Chiloé.[2]

1. *Naufrajios de la Armada española*, por Cesáreo Fernandez, p. 268.
2. *Memoria sobre la primera escuadra nacional*, por don Antonio Garcia Reyes, primera edicion, páj. 50.

«ROSA DE LOS ANDES.»

La corbeta mercante Rosa, de 400 toneladas de rejistro, tiene para los chilenos recuerdos imperecederos, por cuanto ella trajo a Chile a Lord Cochrane, conde de Dundonald, que se embarcó en Bolonia furtivamente, arribando al puerto de Valparaiso en los últimos dias de diciembre de 1818. La comandaba el distinguido capitan don Juan Illinworth, que fué mas tarde jeneral venezolano. El Gobierno de Chile se interesó por la adquisicion de la Rosa, i un mes mas tarde fué comprada con las erogaciones jenerosas de los jenerales San Martin i O'Higgins, secundados por todo el ejército chileno-arjentino, contribuyendo todos con la tercera parte de sus sueldos para su compra.

La Rosa fué armada para el corso i para la guerra; montaba 36 cañones i se la creyó capaz de pasear en las aguas del Pacífico el jóven pabellon de Chile: se le dió el nombre de Rosa de los Andes i se confió su mando al valiente capitan Illinworth, con la comision de despertar en las costas americanas el patriotismo, que tanto era menester para afianzar la independencia. Para tan árdua empresa era moralmente su fiador el célebre Cochrane.

La Rosa de los Andes fué tripulada con 550 hombres, mitad marineros i mitad tropa de desembarco. Los primeros constituian una masa verdaderamente abigarrada, en que habian representantes de todas las nacionalidades. Los oficiales eran tambien todos estranjeros, con escepcion de un don Francisco Fierro, del contador i de su segundo. La corsaria estaba pronta para hacerse a la mar el 24 de abril de 1819, cuatro meses despues de su arribo a Valparaiso, i ese mismo dia se firmaron las capitulaciones por escritura pública entre los tripulantes i los aviadores, representados por don Guillermo Anderson i don Antonio Arcos. Segun estas capitulaciones, las presas serian divididas por mitad entre los captores i los aviadores; pero el capitan Illinworth tenia el

derecho de reservar veinte partes de presa para recompensar a los mas bravos, i en cambio, el ébrio, el indisciplinado i el ladron, perderian a favor de sus compañeros todos sus derechos.

Por aquella fecha se habia dictado ya el Reglamento de Corso (15 de noviembre de 1817) i el Reglamento de Presas (enero 26 de 1819), que regulaban el servicio de los corsarios chilenos, adoptando el sistema ingles.

La Rosa de los Andes salió de Valparaiso en los primeros dias del mes de mayo, i ántes de terminar éste habian enviado a Valparaiso la fragata española Vascongada, llamada tambien Los Tres Hermanos, apresada a las dereceras del puerto del Callao con un cargamento de paños i relojes. Mas tarde, el 24 de junio, halló la Rosa a la fragata española armada en guerra, La Piedad, sobre el paralelo de Santa Elena, costa del Ecuador, con la que trabó un récio combate casi a toca-penoles. A la puesta del sol la Rosa de los Andes tenia fuera de combate las dos terceras partes de su tripulacion, hacia mucha agua de los balazos recibidos bajo la línea de flotacion; el baupres i el timon estaban inutilizados i las velas convertidas en jirones. Los estragos en la Piedad no eran menores, no obstante la superioridad de sus fuerzas, por lo que ámbos buques abandonaron el combate al entrar la noche.

La Rosa de los Andes abordó al dia siguiente a dos buques balleneros, de los cuales sacó algunos de sus tripulantes para reponer en parte las pérdidas que habia esperimentado i se dirijió al archipiélago de los Galápagos, permaneciendo un mes en uno de sus puertos ocupada en reparaciones i en proveerse de abundantes tortugas, con las cuales refrescó su jente. En el mes de agosto se dirijió a Panamá con el propósito de dar allí un golpe de mano, i a mediados de setiembre entraba al puerto despues de haber apresado al bergantin Canton con un cargamento estimado en 60,000 pesos. Atacó el castillo de Taboga i a dos bergantines que ampliaban su defensa el 17 del mismo mes, i posesionados del pueblo, se dirijió a la bahia de Panamá. Aquí propuso al gobernador

de la plaza don Alejandro Hore el canje de los prisioneros tomados en Taboga a los ingleses, que yacian encerrados en los sótanos, de la espedicion de Mac-Gregor contra Portobello. El gobernador español rehusó el canje en el primer momento, pero volvió luego sobre su arrogante negativa, se verificó el canje, salvando así Illinworth a 60 compatriotas que se hallaban en un estado casi moribundo.

En Taboga supo Illinworth los sucesos que habian ocurrido en el continente i los fracasos sufridos por las armas españolas, así es que la faz de la Rosa de los Andes hubo de cambiar: el corsario cesa en sus funciones para convertirse en nave de guerra de Chile i cumplir las instrucciones políticas que habia recibido ántes de su partida de Valparaiso. Se dedicó entónces a operar sobre la costa de Colombia, en la cual ejecutó atrevidas empresas, siendo la mas importante la de atravesar de un mar a otro el istmo de Darien con un destacamento de cien hombres, llevando consigo un gran bote que lanzó al rio Atrato para cortar la retirada al mar Caribe a una columna de invasores. La obra fué jigantesca: navegó contra fuertes corrientes unas veces i otras arrastrando el bote a brazos, llegando el 4 de febrero de 1820 al término de su empresa, siendo el primero en atravesar el istmo de tal manera. El éxito no fué feliz en todas sus partes, por no haber hallado a los realistas en la comarca; pero dejó el bote como un feliz trofeo bajo la custodia de las autoridades del pueblo de Citará, donde fué conservado por muchos años.

Illinworth se volvió al Pacífico con su columna, i a fines de abril se hallaba nuevamente con la Rosa de los Andes frente a la boca del rio Mira, adueñándose en seguida de todas las posiciones enemigas del litoral en una sola noche. Capturó dos bergantines cargados de madera, uno de los cuales se denominaba Resolucion, i los despachólos a Chile, donde fueron condenados. Siguiéronse diversas aventuras, entre ellas un combate con la fragata española Prueba de 52 cañones i 1,300 toneladas, en que estuvo a punto de apresarla, i en el cual fué herido el valiente Illinworth.

La Rosa de los Andes estaba destinada a no volver a Chi-

le. Hallándose fondeada en la boca del rio Izcuandé, varó la corbeta i no fué posible volverla a poner a flote, no obstante los esfuerzos que se hicieron, i convencido Illiworth de la inutilidad del trabajo, licenció la tripulacion, encargando a sus tripulantes el cumplimiento de sus deberes para con Chile i la América. Una parte de los tripulantes se agregó en Colí a las fuerzas del libertador Bolivar i otra se dirijió por mar a Guayaquil, donde ya se habia enarbolado la bandera de la república.

«Tal fué el heroico crucero de la corbeta Rosa de los Andes, precursora en el Pacífico de la libertad de tres repúblicas hermanas, que al nacer unidas i jemelas, se cobijaron bajo nuestra jóven bandera, paseada en las ondas i en los páramos tropicales por brazos valientes. Distinguióse esta campaña, mas por sus resultados políticos de vasto aliento, que por el logro de presas opulentas, lo que es un esclarecido honor para sus jefes. La historia de Colombia ha recojido sus hechos con aplauso i gratitud, así como los anales de los descubrimientos jeográficos reservan una pájina de honor a los esfuerzos de los marinos i soldados, chilenos en su mayor parte, que atravesaron el istmo de Darien, llevando sobre sus hombros, como una especie de trofeo de la ciencia i de la libertad, una embarcacion que reflejó en las aguas del Atrato nuestros nacientes colores.

«En cuanto al heróico jefe que ejecutó tan altos hechos, solo nos seria lícito agregar que, incorporado en el ejército de Colombia, primero como coronel i en seguida como jeneral, figura en la historia del Ecuador como un personaje de la mas alta valía, ya como gobernador de Guayaquil, ya como almirante de la escuadra colombiana bloqueadora del Callao en 1825, ya, en fin, como prócer de la República o como simple pero ilustrado cultivador de sus injenios, hasta que una muerte tranquila, en medio del amor de sus hijos i del aprecio de sus conciudadanos, puso término a su noble carrera el 4 de agosto de 1853, a los 63 años de su edad.»[1]

1. *Relaciones Históricas; el crucero de la Rosa de los Andes*, por Benjamin Vicuña Mackenna.

1821

«PERCEVERANCE.»

Fragata inglesa, ballenera, que ejercia la pesca en las aguas australes de Chile, capitan Mr. Williams Clark. Deseando hacer aguada i refrescar su jente, fondeó a fines de marzo de 1821 en la rada sur de la isla Santa Maria, en la bahia de Arauco, sin sospechar en lo menor que podia ocurrirle algun percance.

A las once de la noche del dia 28 del mismo mes, el buque fué asaltado por diez hombres armados de fusil i veinticuatro de lanzas, capitaneados por el comandante don José Manuel Pico, de la horda de bandidos i fuerzas del tristemente célebre Benavides. Los asaltantes dieron muerte al hombre de guardia que se hallaba en la cubierta, haciéndose en seguida dueños del buque en pocos instantes, sin que los 36 tripulantes pudiesen hacer resistencia alguna. El capitan Williams Clark i su piloto, no obstante sus reclamaciones i protestas, fueron amarrados i todos los tripulantes echados en tierra. En la mañana del dia siguiente (29), la fragata fué sacada de su fondeadero i llevada a la bahia de Arauco, varándola en la costa de Tubul, donde el caudillo Benavides presidió su descarga, encontrando en la PERCEVERANCE dos cañones, 12 fusiles, un barril de pólvora, algunos barriles de ron, como mil pesos en dinero, bastante ropa de marineria i algunos otros artículos, todo lo cual fué de algun ausilio para la necesitada hueste de los bandidos de Benavides. Pocos dias despues fué asesinado cobardemente el capitan Clark i algunos individuos de la tripulacion.

Un marinero ingles, John Croft, que logró escapar del campo de Benavides, llegó a la ciudad de Concepcion diez dias despues, donde informó a las autoridades todo lo ocu-

rrido en la PERCEVERANCE. Otro marinero, Juan Quiroga, de Burdeos, confirmó las noticias dadas por Craft. [1]

Las crónicas de esa época no volvieron a hablar de la fragata PERCEVERANCE ni figura entre las naves apresadas por Benavides, por manera que la fragata fué destruida en la costa de Tubul.

«LA VALPARAISO.»

Lancha cañonera de la escuadra chilena. Operando en el puerto peruano de Ancon el dia 14 de enero de 1821, viéndose acosada por nueve lanchas españolas, su comandante el teniente Barragan, la embarrancó en la playa para no entregarla al enemigo. La tripulacion salvó toda i se unió a las tropas chilenas que operaban por tierra. [2]

«SAN MARTIN.»

Navio de la escuadra chilena, al mando del capitan Wilkinson. Comisionado para desembarcar en Chorrillos (Perú) cierta cantidad de trigo i socorros para Lima, que se hallaba mui necesitada a causa de un largo sitio; una vez surto en la rada, falto de amarras, garró su única ancla i se fué a la costa a causa de una braveza de mar. Se hizo pedazos en pocos dias, sucumbiendo con el navio todos sus efectos i presas que habia colectado durante la espedicion que acababa de ejecutar en los puertos del norte i sur del Callao. El valor de las pérdidas se calculó entónces en 250,000 pesos, sin salvarse cosa alguna.

El SAN MARTIN perteneció a la Compañia de las Indias, con el nombre de CUMBERLAND, i arribó a las costas chilenas enviado por el ajente del Gobierno en Londres. Este buque,

1. *Historia Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo XIII, pájs. 403 i 404.

2. *Historia de la espedicion libertadora del Perú*, por don Gonzalo Búlnes, t. II, páj. 69.

capaz de 64 cañones, llegó a Valparaiso el 22 de agosto de 1818 i se le denominó San Martin en memoria del ilustre jeneral de este nombre. Media 1,385 toneladas de rejistro.

El naufrajio del San Martin, que tuvo lugar el dia 16 de julio de 1821, no dió lugar a pérdida de vidas; pero privó a la escuadra chilena de su valioso material; i la verdadera causa de este naufrajio fué la falta de amarras, falta que habia sido denunciada por las autoridades desde tiempo atras, sin ser subsanada, por carecer Valparaiso casi en absuluto de artículos navales por aquellos tiempos de miserias i necesidades apremiantes. [1]

«PUEIRREDON.»

Bergantin de la escuadra chilena. Por hallarse con sus fondos en mui mal estado, fué desmantelado i su casco echado a pique en Ancon (Perú) en el mes de agosto de 1821.

El Pueirredon fué el primer buque que enarboló el pabellon de Chile, con el nombre de El Aguila, de propiedad de enemigos, apresado en Valparaiso i armado en guerra en el mes de febrero de 1817; i cúpole la suerte a este buque, ademas, el haber rescatado a los beneméritos patriotas confinados por las autoridades españolas en la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez. Salió de Valparaiso con este fin el 16 de marzo i estuvo de regreso el 31 del mismo mes, con los ilustres confinados.

El Aguila no era aparente para buque militar, no obstante se le hizo cargar 16 cañones i cien hombres de tripulacion. En julio de 1818 se le dió el nombre de Pueirredon, en memoria del Director de las Provincias Unidas del Rio de la Plata, durante cuyo gobierno atravesó los Andes el Ejército Libertador, al mando del jeneral San Martin. [2]

Lord Cochrane se espresa así al dar cuenta de la destruc-

1. *Memoria de la primera escuadra nacional*, por don Antonio Garcia Reyes, pájs. 16 i 79.
2. Idem, idem, pájs. 16 i 79.

cion i hundimiento del PUEIRREDON: «Fragata O'HIGGINS, setiembre 28 de 1821.—En contestacion a la apreciable de US. relativa al bergantin PUEIRREDON, tengo que participarle que ha sido imposible conservar el casco, aun despues de haberle hecho llevar a Ancon para mayor seguridad; pero debido al universal deterioro de sus maderas, se fué a pique. Luego que tuve este aviso, bajé a Ancon i hallé que era imposible salvar el casco, porque todo el fondo se habia separado de la obra muerta, tanto que era impracticable traerlo a remolque al costado de este buque i utilizar las maderas para leña, lo que es mas sensible porque me priva del gusto de poder efectuar la órden de V. E., el Supremo Director.—Dios guarde a V. E.—(Firmado).—*Cochrane.*»

Tales eran algunos cascos de los buques de la escuadra chilena en los primeros tiempos de su existencia.

«SEBASTIANA.»

Corbeta de la armada española, de 28 cañones, surta en el puerto del Callao en el mes de julio de 1821, que fué echada a pique para que no cayese en poder de la escuadra de Chile al mando de Lord Cochrane. Su destruccion ocurrió el 11 del citado mes i fué ejecutada por la guarnicion de los fuertes del Callao, que estaban en poder de las fuerzas españolas.

La SEBASTIANA habia tenido en 1814 la triste fortuna de conducir al presidio de Juan Fernandez a 42 patriotas que, encerrados en su bodega i sin mas miramientos que los que se emplean con los esclavos en los buques negreros, fueron alojados en seguida en las cuevas de Juan Fernandez. La SEBASTIANA volvió a Valparaiso pocos dias despues i a fines de marzo de 1815 repitió su triste mision, conduciendo a Mas-a-Tierra otros patriotas chilenos deportados, apresados con motivo de la reconquista española.

1822

UN BUQUE.

Cuenta el capitan Lafond de Lurcy, que habiendo tocado en el Callao, a principios de 1822, al mando de la fragata peruana AURORA, hízose a la vela desde el puerto de Guacho con un cargamento de sal i de oficiales chilenos que regresaban de la campaña al puerto de Valparaiso; enderezó su rumbo en la época oportuna hacia el peñon de Juan Fernandez, que era entónces el vijia de todas las derrotas del Pacífico, i he aquí como cuenta la aventura de náufragos que allí aconteció: [1]

«Me hice a la vela con rumbo a Valparaiso, dice. Vientos favorables me llevaron junto a la isla de Juan Fernandez, en la cual, sin embargo, no habia tenido la intencion de desembarcar. Pero al acercarme a ella insensiblemente, nos pareció notar que desde la isla nos hacian señales.

«En el acto, habiendo dado la órden de arribar, pronto vimos seis hombres, los cuales acojieron nuestra llegada con las demostraciones mas frenéticas de alegria.

«Estos infelices eran balleneros americanos, entre los cuales se encontraba un oficial. Despues que su buque hubo naufragado, consiguieron alcanzar en un bote la isla de Juan Fernandez i fueron los únicos que salvaron de toda la tripulacion. Hacia ya tres meses que vivian en la isla, manteniéndose de pescados, mariscos i apio silvestre.

«Varias veces habian procurado dirijirse hacia los buques que se divisaban a lo léjos; pero su bote estaba en tan mal estado, que no podian alejarse lo suficiente para ser apercibidos; pues los buques pasaban siempre a gran distancia de la costa, i si nosotros nos acercamos mas, fué porque una brisa del este nos habia obligado a dar una bordada hacia

1. *Juan Fernandez*, por B. Vicuña Mackenna, pájina 484.

el sur; bendita sea esta brisa, puesto que, gracias a ella, pudimos salvar a aquellos desgraciados.» 1

No hemos hallado el nombre del buque ni las causas del naufrajio.

1823

Este año fué de grandes temporales de vientos del cuarto cuadrante en las costas de Chile, i notablemente memorable por el que se esperimentó en la rada de Valparaiso durante los dias 8, 9 i 10 del mes de junio, que ocasionó numerosos naufrajios.

De los sesenta i un buques surtos en la rada de Valparaiso, 20 fueron destrozados en tierra. Los demas sufrieron averias mas o ménos graves, no quedando en el puerto ninguna embarcacion menor que no fuese destruida por el mar o echada a pique.

Entre las naves que recuerdan las crónicas oficiales, se citan las siguientes, destruidas totalmente:

«RITA.»

Bergantin nacional del porte de 105 toneladas de rejistro, en lastre, que fué destrozado a las 10 h. 30 m. p. m. del dia 8 de junio de 1823. No se dice nada respecto a pérdida de vidas, ni por qué causa se fué a la costa la nave; pero se supone le faltaron las amarras.

«FORTUNATA.»

Goleta del Estado de Chile, del porte de 50 toneladas, en lastre. Naufragó a la una de mañana del dia 9; pero nada se recuerda sobre los detalles del siniestro, quedando solo cons-

1. *Voyages autour du monde*, tomo III.

tancia que su pérdida se debió a la fuerza del temporal de viento del cuarto cuadrante que habia comenzado el dia 8. No se habla tampoco de pérdidas de vidas.

«HERMOSA CHILELA.»

Fragata nacional del porte de 389 toneladas de rejistro, con poca carga a bordo. Se fué a la costa a las 2 h. a. m. del dia 9, destrozándose por completo, por haberle faltado las amarras.

«AURORA.»

Fragata nacional del porte de 400 toneladas de rejistro, a media carga. Se fué a la costa a las 3 h. a. m. del dia 9, perdiéndose totalmente, por efecto del gran temporal de viento del cuarto cuadrante, comenzado el dia 8. No se habla de pérdida de vidas.

El capitan Gabriel Lafond de Lurcy escribe lo siguiente respecto al naufrajio de su buque la Aurora:

«Temiendo un temporal por el aspecto de la atmósfera, hice poner una ancla mas a la Aurora, hácia el N., pensando que con dos cadenas de 14 líneas de espesor i cables de 18 pulgadas i las anclas correspondientes nada habria que temer i podriamos resistir a cualquier evento desgraciado. El viérnes (7) el viento no aumentó demasiado, pero esa misma noche el tiempo refrescó mucho i el mar se puso ajitado. El sábado en la mañana el viento aumentó su violencia i fué necesario dar doble refuerzo a las amarras; luego comprendí que si el viento continuaba en aumento, no podriamos resistir largo tiempo; ordené, pues, al carpintero que aprontase sus hachas. Toda la noche se pasó en contínuos temores; al amanecer notamos que nos habíamos acercado tanto a tierra, que solo nos faltaban unas 5 brazas para tocar fondo. En la media noche del 7 al 8 nuestra gran cadena se

rompió; un cuarto de hora despues le llegó su turno a la cadena chica, i algunos momentos mas tarde el buque chocaba en el fondo. Hice cortar el palo mayor, pero todo fué inútil. El mar, cuyas olas se elevaban como montañas, nos arrastraban hácia las rocas de la Cruz de Reyes. A bordo todo crujia i los marineros no tenian las suficientes hachas con que cortar los palos de babor. El buque se habia tumbado sobre estribor; estábamos tan cerca de tierra, que la tripulacion pudo desembarcar saltando por sobre los palos cortados. Uno de mis amigos, don Dionisio Fernandez, habia venido él mismo en nuestra ayuda i nos prestó los mayores socorros, pudiendo así impedir que fuésemos despedazados contra los escollos. Antes de tumbarse completamente la nave, tuvimos tiempo de arrojar al mar las jaulas de las gallinas, las que fueron despedazadas por el incesante vaiven de las olas, que no permitian llegar nada a la playa.

«No procuraré describir el horror de nuestra situacion: una noche espantosamente oscura, torrentes de lluvia i montañas de mar, que arrojadas por un viento impetuoso paralizaban nuestros movimientos; todo esto unido a los gritos de nuestros marineros, los crujidos del buque que se despedazaba i el terror i la desesperacion de todos nosotros, dará apénas una idea de lo que fué nuestro naufrajio.

«La tripulacion se salvó toda, gracias a los serenos [1] de Valparaiso que, formando cadena i tomados de las manos, fueron cojiendo uno a uno a mis 60 marineros, inclusos 6 grumetes. Jente no pereció, pero de la AURORA no quedaba mas que un monton de madera despedazada, flotando sobre las aguas de la mar embravecida.

«El naufrajio de la AURORA destruyó para siempre mis esperanzas, i don Juan José Mira, dueño del buque, perdió la mitad de su fortuna i yo la mia completamente. Mi posicion era tanto mas precaria, cuanto que algunos dias ántes habia enviado mi dimision al gobierno peruano para quedar libre i poder realizar mis propósitos.

1. La guardia de seguridad nocturna, así llamada por entónces.

«Don Juan José Mira se habia encargado de la parte marítima de una espedicion en favor de la independencia del Perú que se preparaba en Chile. Mira se habia comprometido a entregar los víveres necesarios i trasportar tropas i caballos a las costas del Perú. El cargamento de la AURORA estaba avaluado entónces en 100,000 pesos, sin estar asegurado.»

«PERUANA.»

Fragata nacional, del porte de 350 toneladas de rejistro, en lastre. Fué echada a la costa a las 3 h. a. m. del dia 9 de junio de 1823, donde se destrozó completamente. Le faltaron las amarras por la fuerza del mar que penetraba a la rada. No se habla de pérdida de vidas, pero dada la hora a que ocurrió el siniestro, es de suponer hubiese algunos ahogados.

«CHARLES.»

Fragata ballenera de los Estados Unidos de América, del porte de 250 toneladas de rejistro. Tenia a su bordo 1,600 barriles de aceite de esperma. Fué echada a la costa a las 4 h. 20 m. a. m. del dia 9. Le faltaron las amarras en fuerza del temporal; pero no se habla de pérdidas de vidas ni de su cargamento, que es posible salvara en parte.

«CURIMON.»

Fragata nacional, del porte de 250 toneladas de rejistro. Estando para terminar su cargamento de frutos nacionales, le faltaron las amarras i dió en la costa a las 5 h. a. m. del dia 9. La pérdida fué total, pero no se habla de ahogados ni tampoco de su cargamento.

«SIRENA.»

Balandra nacional, del porte de 60 toneladas de rejistro, con un cargamento de frutos del pais. Le faltaron las amarras i dió en la costa a las 3 h. 30 m. p. m. del dia 9, donde fué destrozada.

«CÁRMEN.»

Bergantin nacional, del porte de 118 toneladas de rejistro, en lastre. Le faltaron las amarras i se fué a la costa a las 3. h. 30 m. p. m. del dia 9.

«ISABEL.»

Goleta nacional, del porte de 70 toneladas de rejistro, en lastre. Se fué a la costa el dia 9 de junio a las 5 h. a. m. por iguales causas que los barcos precedentes.

«ORION.»

Bergantin de los Estados Unidos de América, del porte de 149 toneladas de rejistro, a media carga de frutos del pais. Se fué a la costa a las 11 h. a. m. del dia 9 por haberle faltado las amarras.

«LYON.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 400 toneladas de rejistro, a média carga. Fué echada a la costa a las 2 h. p. m. del dia 9, donde se inutilizó.

«LAURA.»

Fragata inglesa, del porte de 281 toneladas de rejistro, en lastre. Estando al ancla en la rada de Valparaiso, fué echada a la costa a las 3 h. 15 m. p. m. del dia 9, donde fué inutilizada.

«MARY.»

Fragata inglesa, del porte de 280 toneladas de rejistro, con su cargamento a bordo; fué echada a la costa en la tarde del dia 9 de junio, impelida por el fuerte viento i mar del cuarto cuadrante.

«ECHO» O «ECO.»

Bergantin ingles, del porte de 181 toneladas de rejistro, con un cargamento surtido; se fué a la costa a las 3 h. 30 m. p. m. del dia 9, arrastrado por el fuerte temporal que sopló ese dia.

«MEJICANA.»

Fragata nacional, como los buques precedentes, fué arrojada a la costa por la fuerza del temporal que sopló durante los dias 8 i 9 de junio de 1823.

«MATILDE.»

Fragata nacional, que dió en la costa de Valparaiso, como las naves anteriores.

«BETSEY.»

Goleta inglesa, que embarrancó en la costa con motivo del gran temporal del cuarto cuadrante que sopló durante los dias 8 i 9 de junio de 1823.

«EMMA.»

Cutter ingles, como la goleta precedente, fué arrojado a la costa, donde fué inutilizado por la misma causa que los barcos anteriores.

«CLARION.»

Bergantin de los Estados Unidos de América, al ancla en la rada de Valparaiso, fué arrojado a la costa, donde se inutilizó.

«CONGRESO.»

Bergantin de guerra peruano, surto en Valparaiso, batido por el temporal de que se trata, se vió obligado a picar sus palos i echar su artilleria al agua para salvar el casco i material que contenia, quedando inutilizado.

El parte que el gobernador de Valparaiso pasa al Ministerio de Marina sobre este temporal, agrega ademas, despues de dar cuenta de los naufrajios ocurridos durante los dias 8 a 10, lo siguiente:

«Causa horror i lástima mirar la playa cubierta de escombros de tanto buque náufrago, i lo que no es ménos, destruido el piso i aun parte de las casas de la calle que corre desde la Cruz de Reyes a la Cueva del Chivato i tambien parte del edificio del arsenal i muchas habitaciones del Almendral.

«Era un espectáculo espantoso el furor con que se atropellaban avanzándose a tierra enormes masas de agua, i si no calma el viento, probablemente no escapa un solo buque en la bahia i se destruye mucha parte del vecindario de la ribera. Los buques del Estado se han conservado mediante la precaucion de haberlos asegurado con nuevas i fuertes amarras. Con todo la Isabel rompió dos en un choque con la

fragata LAUTARO, i una averia reparable a popa. El bergantin CONGRESO DE LIMA se volcó en un calabrote, despues de rotas todas sus amarras, perdiendo su artilleria i palos; pero para asegurar a la ISABEL i VALDIVIA, que tambien rompió sus principales amarras, ya he tomado activas providencias i espero no habrá un nuevo contraste, bien que los daños recibidos no son reparables de pronto por falta de botes i lanchas, i lo que es mas, de recursos pecuniarios....

«Valparaiso, junio 10 de 1823.—(Firmado).—J. IGNACIO ZENTENO, gobernador.»

En oficio del dia siguiente, agrega:

«Hasta esta hora, que son las doce del dia, sigue el temporal algo declinado; pero no presenta aspecto de que calme pronto. Toda la mañana ha dominado *el noreste* con bastante fuerza, i si ronda *al norte*, probablemente no salvarán los buques de la escuadra, porque por la fuerza i vehemencia del que sopló el domingo i lúnes, la INDEPENDENCIA cortó una cuerda del cable menor. La LAUTARO perdió la popa hasta el yugo, habiendo roto la cadena del ancla. La O'HIGGINS rindió el trinquete, baupres i parte de la obra muerta de proa, perdiendo un cable, una cadena i un bote. La VALDIVIA perdió dos cables, rompiendo algunas tablas del costado de estribor; inutilizadas sus bombas, pudo solo habilitarse una i con pronto socorro que se le dió de sesenta hombres en el momento de aplacar el tiempo, se está manteniendo. La CHACABUCO rompió un cable. El GALVARINO rompió dos amarras. La MOCTEZUMA lastimó algo la popa i perdió un cable, i la MERCEDES rompió dos cables.

«Por el estado actual de nuestros buques conocerá US. el peligro en que se hallan, porque todas las amarras i anclas que pudieron proporcionarse ya se las han dado i atropellando por grandes peligros i arrostrando por dificultades que parecian insuperables, porque habiéndose perdido todas las lanchas i no quedando un solo bote de los buques nuestros, fué preciso echar mano de uno que otro de los que salvaron de los otros buques, obligando a los hombres a la fuerza para que emprendieran ese trabajo mui espuesto i arriesga-

do, porque la mar no se serena, pero por felicidad no perdimos hombre alguno en esas maniobras.

«Tenga US. la bondad de manifestar a V. E. que el riesgo no termina i que ni en arsenales ni en todo el puerto ha quedado una amarra, ni una ancla de que echar mano, porque cuanto habia se ha proporcionado lidiando con el tiempo, con el abatimiento de los trabajadores i con terribles inconvenientes.

«Dios guarde a US.—Junio 11 de 1823.—(Firmado).—J. IGNACIO ZENTENO, gobernador.

«Al señor Ministro de Estado en el departamento de Marina.»

«AGUILA.»

Bergantin nacional armado en guerra, de 220 toneladas, al ancla en Quintero, fué echado a pique por el fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 9 de junio de 1823.

Un pasaje de las *Memorias de Lord Cochrane*, de la edicion chilena de 1860, páj. 48, dice:... «Mientras me hacia impresor de propósito, se hallaba frente a mi casa, en Quintero, una de nuestras mejores naves de presa, el AGUILA, naufragada i habitada solo por mariscos, habiendo encallado miéntras se preparaba la decision del Gobierno de Chile sobre si habia de venderse en beneficio de sus apresadores.»

Por el pasaje que dejamos reproducido se viene en conocimiento que Lord Cochrane fué el primer introductor de la prensa litográfica en Chile, como lo hace presente al tratar del AGUILA en la pájina citada, i que le sirvió para su manifiesto *A los comerciantes de Valparaiso*, fechado en Quintero el dia 4 de enero de 1823, ántes de dejar a Chile.

El AGUILA entró a Valparaiso «en los propios dias de la batalla de Chacabuco (febrero de 1817), i sin sospechar los acontecimientos que se habian producido i el cambio de gobierno, fondeó desprevenido en la bahia, donde fué apresa-

do. El gobierno lo armó en guerra i lo destinó a restituir a sus hogares a los venerables patriotas que los españoles habian enviado a Juan Fernandez. [1] I, cosa singular, el mando se confió a un teniente de cazadores del ejército de los Andes, ingles de oríjen, que, segun parece, habia servido en el mar en años anteriores, llamado Raimundo Morris. Este buque fué el primero que desplegó nuestra bandera i dió oríjen al improvisado poder naval de Chile.

«DOLORES.»

Esta vieja fragata fué echada a tierra en Valparaiso a impulso de un fuerte temporal de viento del N. que se desencadenó el dia 3 de junio de 1823, donde fué inutilizada.

Segun las crónicas, la Dolores habia sido construida en los astilleros del Ferrol (España) en 1632. Fué apresada por lord Cochrane en Valparaiso el 3 de febrero de 1820, lo que esplica que este casco, verdadero Matusalen del Pacífico, viviese 191 años, surcando las aguas de ámbos océanos. [2]

La fragata Dolores embarrancó en la playa del Almendral, en el sitio que hoi ocupa la plaza de la Victoria, i es posible que sus reliquias se encuentren soterradas al frente del hermoso coliseo que hoi existe en aquella plaza, ántes llamada de Orrego.

No podemos ménos que lamentar el no haber hallado datos suficientes para bosquejar la historia de la Dolores, barco el mas vetusto que haya surcado las aguas del Océano Pacífico, haciendo la fortuna de sus numerosos armadores; i aun no comprendemos su larga vida sin forro de cobre o plomo, espuestos siempre sus fondos al destructor *teredo navalis*, polilla de mar o broma, que tanto taladra i descompone los fondos de las naves en breves años.

---

1. *Historia de la espedicion libertadora del Perú,* por G. Búlnes, t. I, páj. 65.
2. *Hist. de Valparaiso,* por B. Vicuña Mackenna, t. I, páj. 247

«DARDO.»

Cuenta don Juan Miller que cuando los restos del ejército del jeneral Alvarado iba por mar a Lima (Callao) desde puertos intermedios, en fines de enero de 1823, el trasporte Dardo, que conducia mas de 300 hombres de caballeria, dió contra la costa i se hizo pedazos, 12 leguas al sur de Pisco i 14 al O. del pueblo de Ica.

La tropa i la tripulacion salvó en tierra; pero buscando el camino que los condujese a Pisco, al traves del desierto, se *empamparon*[1] i anduvieron 36 horas por los arenales, en la aflixion mas dolorosa i en seguida bajo la desesperacion mas absoluta. Sabido en Pisco el naufrajio, se envió sin tardanza un escuadron de caballeria con agua suficiente para aliviar a los náufragos i recojer a los errantes.

El oficial que comandaba la tropa náufraga era el teniente coronel don Juan Lavalle i fué tambien uno de los que sobrevivieron i quien ha relatado mas tarde los sufrimientos de la tropa. Este jefe tenia un ordenanza que se habia batido a su lado en Chacabuco, Maipo, Nasca, Pasco, Riobamba i Pichincha, que en una ocasion le habia salvado la vida esponiendo la propia; pero despues del naufrajio, una vez *empampados*, fué tan insensible a la desgracia de su jefe como a la de sus compañeros.

Rendidos de fatiga los desgraciados náufragos, algunas veces se arrojaban sobre la arena del desierto i la escarbaban en busca de agua, espresando así la desesperacion en que se hallaban por la sed devoradora.

Despues de varias leguas de marcha, descubrieron en el horizonte algunas palmeras, i como se sabe que a sus piés hai siempre humedad, los que iban a vanguardia, no pudien-

---

1. *Empamparse.*—Voz peruana, mui usada tambien en Chile, que significa estraviarse, perderse, desgaritarse en los arenales desiertos, cuyas huellas se borran constantemente por la accion de los vientos i movimiento de las arenas.

do contener su júbilo, prorrumpieron en un grito unánime de esperanza, esforzando sus fuerzas para llegar cuanto ántes al suspirado oásis, que les permitiera refrescar sus labios secos e inflamados; pero muchos de los soldados, por el ánsia i el esfuerzo de acelerar la marcha, agotaron sus fuerzas i espiraron ántes de alcanzar las deseadas palmeras.

Los mas alentados llegaron al oásis i cavando la tierra virtió el agua que, aunque turbia, les permitió reparar sus fuerzas; mas, no osaron continuar la marcha, deteniéndose al pié de las palmeras, presos de los sufrimientos e insensibles al malestar de sus compañeros rezagados, que sembraban su retaguardia.

Por fin, los húsares que habian salido de Pisco en ausilio de los náufragos, se dejaron ver en el horizonte, produciendo una nueva sensacion de júbilo, que reanimó el espíritu i dió aliento a todos, en circunstancias que ya mui pocos podian hablar i desesperaban de sobrevivir a la desgracia. Los húsares les proporcionaron agua pura i otros ausilios que conducian a los puntos en que se hallaban los necesitados; pero muchos de los infelices náufragos sucumbieron ántes de ser socorridos, quedando cerca de cien cadáveres marcando la senda que habian hecho por el desierto.[1]

«TRUJILLANA.»

Barca nacional que, en consorcio con el bergantin DARDO, conducia parte de las tropas de la division de Alvarado de Ilo a Pisco, despues del desastre de Torata i Moquegua, naufragó en la costa de Paracas a fines de enero de 1823. Las tropas salvaron en tierra, pero tuvieron que sufrir como los náufragos del DARDO.[2]

1. *Memorias del jeneral Miller*, tomo II, pájs. 49 a 51.
2. Oficio del jeneral don Francisco Antonio Pinto, fecha 6 de febrero de 1823.

UNA GOLETA.

Una goleta del tráfico del Perú a Chile, naufragó a la entrada del puerto de San Cárlos (Ancud). Esta fué de Tonsel, quitada a Astorga en Valparaiso i vendida en seguida a un Torres de Lima. [1]

«JENERAL VALDES.»

Bergantin corsario con bandera española, armado por el gobernador de Chiloé, coronel Quintanilla.

«Antes de mucho tiempo arribó a Chiloé—dice don Diego Barros Arana—un bergantin llamado PUING, que venia de Rio de Janeiro. Traia éste 23 oficiales realistas fugados del presidio de las Bruscas de Buenos Aires, i dos frailes inquisidores de Lima, que habian huido de allí cuando el ejército chileno entró a esa ciudad en 1821. Ahora volvian a estos paises a continuar, en nombre de la relijion, su cruzada de ódio contra la independencia americana. El capitan del buque era un ingles apellidado Michel, que diciéndose mui perjudicado en sus negocios por los gobiernos revolucionarios, volvia al Pacífico con su buque armado de 18 cañones para hacer el corso con bandera española. El socio habilitador de la empresa era don Luciano Murieta, comerciante español de Arequipa, mui relacionado con los jefes realistas, a quienes servia de ajente para sus transacciones de fondos. Michel esperaba llegar a la costa del Perú para obtener una patente de corso, i se acercaba a Chiloé en busca de noticias sobre el estado de la guerra marítima.

«Al saber lo que ocurria en estos mares, se resolvió a desistir de su proyectado viaje. Los puertos del Perú estaban a

1. *Don Manuel de Salas*, por don Miguel Lúis Amunátegui, tomo II, páj. 271.

la sazon bloqueados por la escuadra chilena, i era difícil llegar a comunicar con el virrei.

«Michel i sus compañeros prefirieron en estas circunstancias aceptar una patente de corso que les ofrecia Quintanilla, i salir al mar en persecucion de las naves americanas. En esta virtud, enarbolaron la bandera española el 23 de agosto, dieron al bergantin el nombre de JENERAL VALDES, en honor de uno de los jefes mas distinguidos del ejército español en el Perú, i bien armados i equipados se hicieron a la vela en setiembre de 1823.

«La fortuna pareció secundar la empresa del capitan Michel. Habiendo llegado a Quilca, en la costa del Perú, apresó allí el 25 de octubre una fragata mercante, la MACKENNA. Este buque salió del puerto conduciendo 300 hombres del ejército peruano, que, bajo el mando del jeneral Santa Cruz, acababa de ser derrotado en las provincias del sur del antiguo virreinato. El JENERAL VALDES se apoderó de la fragata i de sus tripulantes sin la menor resistencia. Despues de trasbordar a su buque a los jefes i oficiales peruanos, el capitan Michel dió la vela para Chiloé conduciendo consigo su valiosa presa. Antes de llegar al archipiélago, el 22 de noviembre, el capitan Michel hizo otra presa no ménos importante. Era esta una fragata jenovesa que venia de Montevideo cargada con armas para los independientes del Perú. Pero ese mismo dia se levantó una violenta tempestad: los buques se dispersaron, i el JENERAL VALDES se perdió con toda su tripulacion i con todas sus armas i su carga, causando así la muerte del capitan corsario i de los oficiales peruanos apresados en Quilca. Los otros dos buques, la MACKENNA i la fragata jenovesa, llegaron felizmente a San Cárlos (Ancud); i las armas que conducian fueron para Quintanilla un importante ausiliar que permitió equipar mejor a sus soldados. Pero en cambio los prisioneros patriotas fueron un verdadero estorbo para el gobernador de Chiloé. No pudiendo mantenerlos convenientemente en San Cárlos, los distribuyó entre las familias de las islas para no gravar con su sustento el escaso erario de la provincia. Resultó de aquí lo que

debia suponerse. Esos prisioneros fueron los emisarios de las ideas revolucionarias entre aquellos pacíficos isleños que por primera vez comenzaban a oir hablar de libertad i de independencia. Convencido de su error, Quintanilla volvió a reunirlos a todos; i dejando en Chiloé a los que querian tomar parte por la causa del rei, remitió otros a Valdivia en completa libertad. En esta como en otras ocasiones, el jefe realista probó que la entereza de su carácter no le arrastraba a cometer acto alguno contrario a las leyes i a los sentimientos humanitarios.» [1]

1824

«VOLTAIRE.»

Corbeta de la marina de guerra de Chile, de 350 toneladas i armada con 16 cañones. Hacia poco tiempo que habia ingresado a la escuadra que operaba por primera vez sobre Chiloé. Habia salido de la rada de San Antonio de Chacao en busca del bergantin VALPARAISO, separado de la escuadra de operaciones a causa de los temporales que tuvieron lugar en el mes de abril de 1824.

El dia 28 del mismo mes regresó al puerto de salida convoyando al VALPARAISO, hasta tomar el surjidero. Mas, como los temporales continuasen i fuera grande la escasez de oficiales, como abrumador el servicio, un descuido del oficial de guardia hizo no se notase que la VOLTAIRE habia encepado su ancla a causa de los cambios de marea i sus revezas, i que, arrancada del fondo con la creciente, fuese arrastrada la nave en medio de la oscuridad de la noche hacia el canal de Chacao, i que la corriente la echase sobre la costa de Carelmapu, donde encalló, inutilizándose por completo, rompiéndose los fondos en una costa enemiga.

1. *Historia Jeneral de Chile.—Las campañas a Chiloé*, tomo V, pájinas 63 i 64.

La tripulacion salvó en los botes i asimismo parte de los pertrechos i del equipaje, viéndose obligados a abandonar el buque con la marea creciente, para ingresar a la escuadra. La pérdida tuvo lugar en la noche del 28 de abril de 1824.

Hai versiones que sostienen que la pérdida de la VOLTAIRE se debe a haberle faltado las amarras por la fuerza del temporal de viento N.; mas esto no es verdad, porque en tal caso se habria ido sobre la playa de la rada de Chacao. El hecho pasó como queda espresado mas arriba, i el caso no es el único que pudiera citarse.

El comandante de la VOLTAIRE era el capitan de corbeta don Roberto Simpson, que mas tarde murió de vice-almirante de la marina de Chile, despues de largos e importantes servicios. [1]

La VOLTAIRE fué adquirida en Francia por el ajente de Chile don José Antonio de Irisarri i llegó a Valparaiso en el mes de julio de 1823. Su importe, incluyendo el armamento i municiones, fué de 22,646 pesos. Era un buque bastante viejo, como lo prueba su destruccion en una playa suave i abrigada.

1825

«ESMERALDA.»

(«PRIMERA «ESMERALDA.»)

Fragata de 950 toneladas i de 44 cañones, construida en el puerto de Mahon (islas Baleares) en 1791. Desde que fué botada al agua comenzó su servicio activo en las costas de la Península Ibérica, durante sus primeros 16 años. En 1816 pasó al Pacífico, doblando el Cabo de Hornos, al mando del capitan de navio don Luis Coig, convoyando los trasportes que conducian el batallon Burgos, llegando al Callao sin novedad.

1. *Revista de marina*, tomo XV, páj. 292.

Un año mas tarde, en fines de 1817, la ESMERALDA convoyó la espedicion de Osorio, del Callao a Talcaguano, pasando en seguida a bloquear a Valparaiso hasta despues de la batalla de Maipo; pero el 17 de abril de 1818 salió de Valparaiso a ofrecerle combate la fragata chilena LAUTARO, buque a medio equipar i con una tripulacion bisoña i por demas abigarrada en su composicion; pues si sus tripulantes hubiesen levantado la bandera de su nacionalidad, se habrian podido contar todas las del mundo marítimo.

A las 7 h. a. m. del dia siguiente la ESMERALDA era abordada por la LAUTARO, i habria sido presa de los independientes si los buques no se hubiesen separado inopinadamente. El comandante O'Brien de la LAUTARO, seguido del teniente Waller i 28 hombres, habian tomado posesion del alcázar de la ESMERALDA, a causa de que su tripulacion atemorizada por lo brusco del ataque, habia descendido a la bateria; mas, como se apercibiesen los españoles de la separacion de los dos buques i notando el corto número de los asaltantes que habia en el alcázar, volvieron sobre sí, i saltando a la cubierta de su buque, trabóse una lucha desigual, cuerpo a cuerpo, entre los 30 tripulantes de la fragata chilena i los 318 de la ESMERALDA.

O'Brien i sus compañeros fueron muertos sobre la cubierta de la fragata; pero el capitan Coig de la ESMERALDA no osó atacar a su contraria i se hizo mar a fuera, seguida del bergantin POTRILLO, de 18 cañones, que le servia de escampavia, yendo a surjir mas tarde en Talcaguano. Con este i otros motivos, se dijo por entonces que el capitan Coig tenia mas cabeza que hígados.

La fragata LAUTARO, al regresar a Valparaiso, no solo habia alcanzado el triunfo de suspender el bloqueo impuesto por el enemigo, sino que apresó al bergantin SAN MIGUEL, que iba de Talcaguano para el Callao con un valioso cargamento de intereses españoles i muchos pasajeros de los mas encumbrados. Despues de estos sucesos, la fragata ESMERALDA se encerró en la rada del Callao al amparo de los castillos, defendiéndose ademas con palizadas i cadenas; pero en la

noche del 5 de noviembre de 1820 fué asaltada en su guarida por los botes de la escuadra chilena al mando de Lord Cochrane i tomada al abordaje, pasando desde ese dia a engrosar las fuerzas de la armada chilena.

Lord Cochrane arboló en la Esmeralda su insignia i le dió a la fragata el nombre de Valdivia, en memoria de la toma de la plaza militar del Corral i ciudad de Valdivia, nombre que no aceptó el pueblo chileno.

La Esmeralda o Valdivia de Cochrane se hallaba fondeada en Valparaiso en el mes de junio de 1825, desarbolada i prestando el servicio de ponton, a causa de su mal estado, cuando sorprendida por un fuerte temporal de viento norte que la hacia chocar con la fragata Independencia que tenia a su costado, por salvar a ésta, se le largaron las amarras i fué echada a la costa, inmediata al resguardo.

«La vieja i gloriosa nave—dice don Benjamin Vicuña Mackenna—habia vivido como los corceles de batalla, que envejecidos buscan el pesebre de la querencia para morir, i deponer su acribillado casco en el sitio que hoi ocupa en el centro mismo de la plaza de la Independencia de Valparaiso i en el paraje que en aquel tiempo ocupaba la casucha de tablas del Resguardo.

«De suerte que arrastrándola un poco mas afuera de la playa, el gobernador de la plaza dispuso que su quilla, maltratada por treinta i cuatro años de cruceros i combates, fuese embalsamada en arena i sirviese así de base al primer muelle que tuvo Valparaiso i que con cortos avances sobre el mar es el mismo que hoi existe.» [1]

Así terminó la «Primera Esmeralda» o Esmeralda de Cochrane, orgullo de los primeros ensayos de la marina nacional i de las glorias navales de Chile.

---

1. *Las dos Esmeraldas.*

1826

«INDEPENDENCIA.»

Esta fragata, construida en los Estados Unidos de América, del porte de 830 toneladas de rejistro i 28 cañones. Su nombre primitivo fué CURACIO i al ingresar a la armada de Chile, por compra que se hizo en 157,000 pesos, se le dió el nombre de INDEPENDENCIA. Despues de haber prestado buenos servicios a la causa de la emancipacion de Sud-América, fué vendida por el gobierno de Chile al de Buenos Aires en 1826, junto con la CHACABUCO i la O'HIGGINS; i mientras esta —dice don Benjamin Vicuña Mackenna—se perdió en el Cabo de Hornos, al mando del distinguido capitan Cobbett, aquella comenzaba a irse a pique frente a la isla Quiriquina. Llevola en consecuencia a Talcaguano su comandante el capitan Winter, i allí fué condenada i comprada en 20,000 pesos por un especulador llamado Oliber, que a su vez la vendió en el doble de ese precio al gobierno del Perú. En seguida éste la mandó echar a pique en el Callao, para formar el cabezo de su muelle. [1]

«O'HIGGINS.»

La fragata O'HIGGINS, de 1,220 toneladas de rejistro i 44 cañones, fué construida en Rusia i comprada mas tarde por el gobierno español con varias otras naves, quien la bautizó con el nombre de MARIA ISABEL. Su nombre ruso era PATRICIO; montaba 50 cañones i habia sido botada al agua en 1816.[2]

Comisionada para convoyar once trasportes con tropas que se enviaban a Chile desde la Península, salió de Cádiz el 21

1. Idem, idem. *Nota* de la pájina 74.
2. *Naufrajios de la Armada española*, por Cesáreo Fernandez, p. 285.

de mayo de 1818, al mando del capitan de fragata don Domingo Capaz, i apresada en Talcaguano en el mes de octubre del mismo año por la primera escuadra de Chile al mando de don Manuel Blanco Encalada, se denominó O'HIGGINS, en honor del Supremo Director de Chile don Bernardo O'Higgins. Desde entónces formó parte de la armada de Chile e hizo toda la campaña contra el poder naval español en el Pacífico, i terminada ésta, fué vendida al gobierno de Buenos Aires en 1826.

Yendo de Chile para el Rio de la Plata, bien artillada i cargada de pertrechos navales, fué envuelta por un ciclon, yéndose a pique en las cercanias del Cabo de Hornos, sin salvarse persona alguna. En este naufrajio pereció su distinguido comandante el capitan de corbeta don Enrique Cobbett, ingles de oríjen, que habia servido en la escuadra de Chile desde 1818, fecha en que habia sido apresada la MARIA ISABEL, i tambien los tenientes primeros señores Juan Goff, Santiago Golleage, Juan M. Vay i Manuel Clavero; los tenientes segundos señores Jacobo Wendell i Juan Evens, i toda la tripulacion chilena compuesta de 500 marineros, que habian servido en la armada de Chile i que esta vez se habian enganchado para el servicio de la marina arjentina i pelear en el Atlántico contra el poder brasilero.[1]

Este naufrajio se debió al mal estado del buque i podredumbre de sus fondos, no obstante de contar tan solo 10 años de vida; i es de notar que fué la nave que mas resistió a flote de todos los buques que el gobierno español compró al de Rusia. Las demas naves de ese oríjen habian sido desguazadas por su inutilidad en las costas de la Península i en la Habana.

1. *Hist. Jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo XV, pájinas 12 a 14.

1828

«SARRACENO.»

Fragata británica, procedente de Nueva Holanda, con un cargamento de azúcar i bayetas, capitan Keny, varó en la costa del Imperial el 20 de marzo de 1828, a 5 o 6 leguas al N. del rio de este nombre.

El capitan se suponia a 50 leguas distante de la costa la noche del naufrajio, i en esa virtud navegaron la vuelta de tierra sin el menor cuidado de peligro; pero a las 4 h. a. m. conocieron su error, varando en la costa, perdiéndose totalmente.

No obstante la sorpresa causada por acontecimiento tan inesperado i a pesar de no conocer el escollo en que habian encallado, por lo mui densa de la neblina, echaron al agua los botes i embarcaron la jente con todos aquellos objetos que les permitieron los momentos de confusion. Verificado esto, siguieron con los botes la ruta opuesta del buque, i a poco andar se encontraron con la playa i esperaron allí el dia para reconocer el punto donde se hallaban i ver si les era posible librar algunos otros objetos a mas de los que se habian salvado, como en efecto lo verificaron tan luego como aclaró, a pesar de que mui pronto se desbarató el casco del buque i la carga que no se fué a pique, principió a boyar en distintas direcciones.

Este trabajo fué infructuoso porque llamó la atencion de los indios, los cuales poco despues se les presentaron en corto número al principio con demostraciones amistosas, pero poco a poco fueron llegando mas i mas hasta componer una muchedumbre que, aun pasadas algunas horas, no dejaban de engrosar, haciéndose cada instante mas temibles e imponentes.

No tardaron los indios en abandonar los cumplimientos i sin consideracion alguna procedieron a quitarles cuanto ha-

bian salvado, sin esceptuar lo que les parecia bien de la ropa de su uso. No contentos con esto, trataron algunos de quitarles la vida, i lo habrian ejecutado si el cacique no se hubiese opuesto tenazmente.

De aquí resultó que los encaminasen hácia la ciudad de Concepcion, pero sin víveres i sin llevar una ruta segura i cierta. Afortunadamente, los encontró don Nicolás Lausan, quien conociendo el peligro en que se encontraban los náufragos de perecer de hambre, los persuadió a que volviesen atras, confiando tambien conseguir de los indios les restituyesen algo de lo que les habian quitado. Pero esta dilijencia fué inoficiosa, porque el mismo Lausan tuvo que pagarles porque los dejasen pasar hácia esta parte i no los asesinasen, como intentaban nuevamente.

Por fin, logró conducirlos hasta el fuerte de Cruces, a costa de muchos sacrificios. Allí se les ausilió inmediatamente con lo necesario a su condicion hasta que llegaran a la ciudad de Valdivia, donde fueron recibidos con esmerada humanidad, digna de los pueblos chilenos, distinguiéndose en esta obra piadosa el señor intendente don Ramon Picarte, el cual sostuvo en su casa a una señora con cuatro hijos que venian de pasajeros, i al capitan del buque, i como este llegó apénas cubierto de unos andrajos que pudo escapar de la codicia de los indios, lo vistió, proporcionándole ademas cuantos socorros le fueron posible, atendidas las escaseces, poco menores de las que padecen, en jeneral, en ese vecindario.

Un hijo del capitan, el piloto i algunos ótros hombres decentes de que se componia la tripulacion, fueron alojados por los vecinos mas pudientes, miéntras que el resto de los náufragos se mantuvo de cuenta del gobierno, i todos vivieron en Valdivia sin que echasen de ménos ninguna de aquellas cosas necesarias al sustento i necesidad de la vida, hasta que pudieron embarcarse con seguridad i destino a Valparaiso.

El valor del cargamento que traia la fragata Sarraceno no pasaba de 50,000 pesos oro, siendo su destino el puerto de Valparaiso. El objeto de su viaje no era otro que el de comprar caballos en abundante cantidad para regresar con ellos

a Nueva Holanda, en donde se hallaban de buena cuenta, pues segun informes del capitan, cualquier caballo se vendia por entónces a 90 o 100 libras esterlinas, i que siendo bueno podia venderse hasta en 120 a 150.[1]

«ELISA.»

Bergantin chileno, del porte de 100 toneladas de rejistro. Este buque habia sido construido en el rio Maule i era la primera ocasion en que salia a la mar con un cargamento de 2 mil fanegas de trigo.

El 2 de diciembre de 1828, a las 8 h. a. m., zarpó su ancla i se hizo a la vela, pero 10 minutos despues encalló en la barra del rio, donde se hizo pedazos. Los tripulantes i pasajeros de que era portador el Elisa, escaparon sin novedad.

Del buque solo se salvaron algunos palos o maderos. Estos fueron los primeros ensayos del nuevo puerto habilitado el mismo año con el título de Constitucion.[2]

«SALVADOR.»

Dice *El Mercurio* de Valparaiso del 4 de julio de 1828: «Se nos ha comunicado que el dia 12 de junio de 1828 naufragó en la boca del rio Maule el bergantin nacional Salvador, del dominio de don Rafael Filiu, con 16 hombres, de los cuales 6 han salvado; contándose entre los ahogados don Luis Talavera i don Juan Nepomuceno Zapata, que se dirijian a Coquimbo, con trigo, frejóles, etc., etc.»

---

1. *El Mercurio* de Valparaiso, números 69 i 78 de 1828.
2. *Hist. jeneral de Chile*, por don Diego Barros Arana, tomo XV, pájinas 12 a 14.

1829

«GALVARINO.»

Bergantin de guerra chileno, construido en Inglaterra, de 339 toneladas de rejistro i 18 cañones. En sus tiempos se denominaba Lucia i fué adquirido por el Gobierno de Chile el 20 de octubre de 1818 por la suma de 70,000 pesos. Despues de haber servido por algunos años a la causa de la Independencia, fué desarmado en 1829 i destinado a ser rematado en subasta pública a virtud de una disposicion del Congreso Jeneral. La subasta no tuvo efecto i el mal estado del casco hizo se le varase en la playa de Valparaiso, donde fué desguazado.

El Galvarino durante su época de labor cumplió dignamente con el nombre simbólico que se le habia asignado, pues Galvarino fue un valiente araucano que, hecho prisionero por las huestes españolas, lo mutilaron de ámbas manos para que sirviera de ejemplo a los demas; pero vuelto a su patria, asistia siempre a las batallas, no obstante su impotencia, para animar a los suyos. Mas tarde (1557), hecho prisionero por segunda vez, se entregó a la muerte, no queriendo deber la vida ni el perdon a los enemigos de su patria.

«LAUTARO.»

Fragata de guerra de la marina de Chile, construida en la India, de 850 toneladas de rejistro i armada con 46 cañones. Su nombre primitivo era el de Windham, i fué adquirida por el Gobierno nacional el 3 de junio de 1818 por la suma de 180,000 pesos. Despues de desempeñar su noble mision de servir a la causa de la independencia de Sud-América, fué desarmada en 1828 i sacada a subasta pública cuando se disolvió la escuadra; pero no habiendo postores por su viejo

casco, se destinó al servicio de chata o almacen flotante, siendo destruida por su mal estado en 1829.

La LAUTARO, como el caudillo araucano de su nombre, cumplió dignamente su mision como miembro importante de la escuadra chilena. Lautaro fué paje de Pedro de Valdivia, i en la batalla de Tucapel, en que murió el conquistador de Chile, se pasó a las filas de sus compatriotas, decidiendo con este acto la victoria en favor de los suyos. Contaba por entonces 17 años de edad, i por esta hazaña le concedieron la dignidad de vice-toquí. Derrotó despues al capitán español Francisco de Villagra en las orillas del Biobio, apoderándose de todos sus pertrechos de guerra i obligándolo a refujiarse en Concepcion, ciudad que incendió en seguida, despues de haber devastado las plantaciones i cultivos de los españoles. Lautaro murió en una sorpresa que le dieron los españoles en 1556.

«AYCINENA.»

Bergantin trasporte que formaba parte de la escuadrilla revolucionaria del jeneral don Ramon Freire, capitan Tortel. Habia salido de Coquimbo el 17 de febrero de 1829, conduciendo tropas i al mismo jeneral, i lo acompañaban los bergantines RAILEF i OLIFANTE i la goleta DILIJENTE, que luego se separaron.

El AYCINENA tocó en la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernández, donde permaneció tres dias, esperando se le uniesen los demas buques, dirijiéndose en seguida al rio Maule. El 6 de marzo se hallaba cerca de la boca, donde continuó cruzando en espera de sus compañeros hasta el dia 14 que, cansado de esperar, resolvió Freire entrar al rio con su nave; pero, al salvar la barra, encalló el bergantin AYCINENA, perdiéndose totalmente.

La vida de Freire estuvo en inminente peligro, i a no ser por el capitan de ejército don Nicolas Freire, su sobrino, que lo salvó a nado, habria perecido ahogado. Entre las numero-

sas vidas, cuya pérdida hubo que lamentar, se contó la del secretario del jeneral, don Francisco Fernández. [1]

Aycinena es el apellido de una familia distinguida de la República de Guatemala, i probablemente su aplicacion al bergantin se hizo en honor de don Juan José Aycinena, obispo de Trajanópolis, arcediano de la iglesia metropolitana de Guatemala; pues, don Juan José fué uno de los principales guatemaltecos que firmaron el acta de independencia el 15 de setiembre de 1821. Era ademas un literato distinguido y orador elocuente. Las repúblicas de la América Central lo adoraban por sus virtudes y vasto saber.

«OLIFANTE.»

Bergantin trasporte de la escuadrilla revolucionaria del jeneral don Ramon Freire, capitan Kennedy. Este buque habia salido de Coquimbo conduciendo tropas en union con el Aycinena, del Railef i de la goleta Dilijente, el 17 de febrero de 1829. El convoi se dispersó en breve, batidos los buques por un fuerte viento del cuarto cuadrante. Los bergantines Railef i Olifante, en vez de seguir para el rio Maule, que era su destino, i donde debian reunirse con el jeneral en jefe, arribaron sobre la costa de Colchagua i desembarcaron la tropa de que eran portadores en la playa de Navidad.

El 15 de marzo naufragó el Olifante sobre la costa de Navidad a causa de una braveza de mar, pereciendo muchas mujeres de los soldados que llevaban de trasporte, que no habian podido echar en tierra, i algunos marineros. [2]

---

1. *Chile bajo el Imperio de la Constitucion de 1828*, por Federico Errázuriz, cap. VIII.
2. *Chile bajo el Imperio de la Constitucion de 1828*, por Federico Errázuriz, cap. VIII.

1830

«CATALINA.»

Bergantin ingles, al ancla en Valparaiso, fué echado a la costa en la tarde del dia 23 de abril de 1830 con motivo de un fuerte temporal de viento del norte. No se dan mas detalles.

«DOS HERMANOS.»

«Por la goleta nacional Maria del Carmen se ha sabido el naufrajio del bergantin chileno Dos Hermanos, de propiedad de don José María Hernández, en la costa próxima a Valdivia, en el mes de junio de 1830. Pereció uno de los tripulantes i fué todo el cargamento destruido por el mar».

«JUANA PASTORA.»

El Mercurio de Valparaíso dice en su número de 24 de julio de 1830: «Hai rumores de haber naufragado la balandra nacional Juana Pastora»; mas no señala el lugar de la costa, ni cómo fué el naufrajio; pero el siniestro resultó efectivo.

«ELISA.»

En la mañana del 31 de diciembre de 1830 se presentó a la capitania del puerto de Valparaiso el capitan de la balandra nacional Elisa, que naufragó en la costa de Cartajena el 29 de diciembre. Venia procedente de Constitucion con un cargamento de trigo destinado a Valparaiso.

Hallándose la Elisa cercana a la costa, le calmó del todo el

viento, i la gruesa mar del suroeste la arrojó sobre ella. La tripulacion salvó en tierra, pero la carga i la embarcacion se perdieron por completo.

1831

«MARIANA COLLINS.»

Bergantin ingles, procedente de Liverpool i destino a Valparaiso, naufragó en la noche del 18 de febrero de 1831, entre la caleta Quintai i la costa de Cartajena. La tripulacion salvó en tierra i asimismo parte del cargamento, merced a los ausilios que se le enviaron desde Valparaiso.

«BIOBIO.»

Bergantin chileno, en viaje de Talcaguano para Valparaiso, con un cargamento de madera, vino i harina, naufragó en la noche del 7 de junio de 1831, un poco al sur de Playa Ancha, a la entrada de Valparaiso. La noche era mui oscura i con espesa neblina.

El Biobio encalló sobre piedras i desarboló, por lo que el capitan tomó un bote con algunos tripulantes i pasajeros i abandonó su buque en busca de ausilios, quedando los restantes sobre cubierta en espera del ausilio prometido: eran 11, entre pasajeros i tripulantes. Un bergantin ingles que se dirijia a Valparaiso i que pasó por frente al lugar del naufrajio, recojió a algunos de los náufragos; pero dos dias despues no se sabia de la suerte de tres de ellos.

El bote del capitan no pudo arribar a Valparaiso hasta la mañana del dia 8, a causa de la oscuridad i de la niebla; pero esto no quita que el tal capitan obró mal en poner en salvo su persona dejando a 11 de los náufragos sobre el buque encallado, desarbolado i en peligro de ser destruido por el mar, como lo fué horas despues.

«JOVEN LAUTARO.»

Goleta chilena que salia de Constitucion para Valparaiso, con un cargamento de trigo, naufragó el 3 de julio en la barra del rio Maule, perdiéndose totalmente.

«DIOSA CERES.»

Goleta nacional, en viaje del puerto de Constitucion, al salvar la barra del rio Maule, naufragó en ella a fines del mes de junio de 1831. La DIOSA CERES iba en lastre.

1832

«TIBER.»

Bergantin ingles al ancla en Punta Arenas (Ancud), capitan Gibson, con 30 barriles de pólvora a su bordo, hizo esplocion a las 6 h. a. m. del 11 de mayo de 1832, destruyéndose por completo i ocasionando la muerte del capitán, piloto i diez individuos mas de la tripulacion, salvando tan sólo 5, que se hallaban a proa ocupados en cierta faena.

Segun narracion de algunos de los sobrevivientes, el piloto con un muchacho bajó a la Santa Bárbara a vaciar en un jarro un poco de aguardiente, i se presume, agrega, «que con la vela se prendió fuego éste i lo comunicó a la pólvora».

Aun no habia presentado el capitan su manifiesto; pero se sabia de cierto que a bordo venia una caja de fierro con 15 mil pesos. El buque se fué a pique en mucha profundidad, i como la corriente en Punta Arenas es mui fuerte, los buzos no pudieron trabajar en el salvamento, porque las aguas no les permitia tenerse de pie.

1833

UNA FRAGATA.

Parece que en el año 1833 naufragó una fragata en la punta Bacalao de la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, probablemente ballenera, segun aparece del siguiente pasaje, citado por don Benjamin Vicuña Mackenna· «El dia 22 de febrero de 1833, por la mañana, al toque de diana, se me dió parte que avistaban una goleta distante del puerto; todos creimos que era la COLOCOLO, i con este motivo me adelanté a poner listas las comunicaciones. Mando reconocer el buque i se me dijo que era una goleta nacional llamada ESTRELLA, que venia a sacar de estas islas las pipas que dejó aquí la fragata que se perdió en punta Bacalao. El tiempo estaba sereno, entró i dió fondo». [1]

«ROSA.»

Fragata francesa, ballenera. En los primeros dias del mes de julio de 1833 avistó la isla Mocha, i como notase que desde tierra le hacian señales, despachó un bote, el cual recojió una mujer i dos hombres que habian permanecido 8 meses en aquella isla. Estos desgraciados habian sido dejados allí por don José Joaquin Larrain, con el objeto de formar un establecimiento a su vuelta. El triste acontecimiento que arrebató la vida a este sujeto, dejó en el abandono i el olvido mas completo a aquellos infelices, los cuales habian agotado todas sus provisiones i hacia 15 dias que se mantenian con cochayuyo, al arribo de la ROSA.

Este buque continuó sus esploraciones de pesca, i a los tres dias naufragó por frente a la desembocadura del rio Imperial, en la costa de Arauco.

---

1. *Juan Fernandez*, por don Benjamin Vicuña Mackenna, páj. 521.

El Mercurio de Valparaiso del 14 de agosto de 1833, apropósito de este naufrajio, dice:

«El 19 de junio de 1833, hácia las 3 h. 30 m. a. m. en un temporal deshecho, con una noche tenebrosa i una lluvia fortísima, fuimos arrojados sobre la costa. Nuestro equipaje se componia de 31 hombres que teníamos a bordo, i ademas tres pasajeros que habíamos recojido la noche anterior en la isla Mocha.

«Nuestro primer cuidado, despues de haber varado, fué el de echar abajo la arboladura para que no se volcase la fragata i nos hiciese perecer. Como a las 8 h. a. m. dos oficiales trataron de abordar la playa, pero apénas fué echado el bote al agua, cuando fué destrozado. i los hombres que lo tripulaban solo alcanzaron tierra despues de inauditas dificultades. A las 10 de la mañana, el oficial que dirijia la pesca, se embarcó en otro bote con cuatro marineros, el cual se estrelló contra el costado de la Rosa: el oficial pudo lograr, despues de haber casi perecido, el ser llevado a nuestro bordo: tres de los marineros lograron cojer la tierra i uno se ahogó.

«La mar se ponia a cada instante mas embravecida i arrasó con cuanto habia sobre cubierta, como igualmente la obra muerta del buque. En este conflicto ganamos el baupres, pero apenas nos hallábamos en él, cuando éste se rompió. En esta cruel situacion permanecimos hasta las 3 h. p. m., impelidos instantáneamente por las olas. El oficial encargado de la pesca se embarcó con cinco hombres en el único bote que nos quedaba i oportunamente arribó a tierra conduciendo un andarivel cuya estremidad quedaba a bordo i logró asegurar en tierra. Con el ausilio de este bote efectuaron el desembarco, sin haber podido salvar cosa alguna del equipo ni aun para cubrirse.

«En la playa no encontramos cosa alguna que nos sirviese de alimento; pero tuvimos la fortuna de hallar un barrilito que pertenecia a uno de los botes, el cual contenia velas, yesca, eslabon i piedra, i juntando pedazos del buque que la mar arrojaba, pudimos hacer fuego para calentarnos. En es-

ta actitud permanecimos hasta las 5 h. p. m., hora en que divisamos un grupo de indios bastante numeroso, el cual se nos acercó amistosamente. A media noche nos empezaron a molestar, queriendo desnudar a varios de los nuestros, amenazándonos con sus cuchillos i diciéndonos que en la mañana siguiente vendrian 200 a degollarnos. Con esta advertencia resolvimos avanzar sobre la costa hácia Concepcion. A las 4 h. a. m. nos hallamos a las márjenes de un rio caudaloso, i no pudiendo vadearlo, nos encaminamos hácia el interior. Atravesamos varios pantanos, brazos de rio i bosques i notamos que el rio era intransitable: entónces resolvimos contramarchar hácia la desembocadura para reconocerla nuevamente, pero al llegar a nuestro punto de partida nos alcanzaron unos indios que nos seguian por los rastros que dejábamos en la arena i nos obligaron a volver al lugar del naufrajio, donde hallaríamos que comer. Llegamos, con escepcion de dos marineros que habian pasado el rio, i vimos 300 o 400 indios, entre hombres, mujeres i niños. Nos obsequiaron con algunas habas i un poco de harina tostada: pero nos dijeron que sus intenciones eran hacernos trabajar para sacar algo del buque perdido, lo que nos fué imposible por estar la mar brava. La noche la pasamos sobre la arena, lloviendo a cántaros. Al llegar el dia nos hicieron ver nuevamente que debiamos ir a bordo para que se nos pusiera en libertad, i como la mar estaba mas tranquila, conseguimos sacar un barril de jinebra, que entregamos a los indios. El primer cuidado de éstos fué hacérnoslo probar i se entregaron a la mas completa embriaguez, resultando de aquí que indios i caciques peleaban entre sí i nos dirijieron sus amenazas. Observando que nuestra muerte era segura, deliberamos hacer un esfuerzo para pasar el rio, i en el mismo dia 21 de junio, todo el equipaje marchó a la 1 h. p. m., habiéndonos armado con pedazos de madera pertenecientes a los restos del buque; i como los indios no creyeran que pudiésemos pasar el rio, no pusieron obstáculo a nuestra marcha, contentándose con detenerme prisionero (habla el capitan de la ROSA) a mí, a un marinero herido en una pier-

na i a un oficial que hacia meses permanecia privado del uso de una parte de sus miembros. El jefe de los indios, llamado Montero, me declaró que iba a enviar 40 o 50 hombres a caballo para enlazar a los que acababan de marcharse i hacerlos perecer a lanzadas. Efectivamente, despachó algunos indios, los cuales alcanzaron al equipaje del buque en la orilla del rio, i viendo que el oficial que lo encabezaba con 18 hombres mas se arrojaban al rio i a nado lo pasaban, se despechó, maltratando a los que no habian podido verificarlo. Uno de estos indios botó de un caballazo sobre el rio a nuestro cocinero, el cual se ahogó sin que pudiesen sus compañeros darle ausilio: los demas fueron nuevamente conducidos al lugar del naufrajio, sobre las ancas de los caballos de aquellos bárbaros.

«Eran las 5 h. p. m., i en medio de los compañeros que me rodeaban, despues de haber sido desnudados i maltratados, nos vimos cada vez mas inquietos por nuestro destino a la llegada de otra tribu de indios al parecer mas bárbaros que los primeros. El jefe de los indios nos hizo dar un poco de comida, lo que necesitábamos demasiado, pues hacia tres dias que algunos se mantenian con raices de plantas.

«El 22 al amanecer, los jefes de las tribus tuvieron consejo para resolver lo que harian con nosotros pues nos culpaban de la muerte de una india que habia perecido por exceso de embriaguez; pero el cacique principal observó que habiendo bebido nosotros primero no podia contener cosa mala la jinebra. El oficial que con una parte de los náufragos habia logrado pasar el rio, llegó al alojamiento de un cacique que hablaba algo español, a quien le ofreció 10 pesos por nuestro rescate, advirtiéndole que si no nos dejaba libres, lo pondria en noticia del gobierno de Concepcion. A las 3 h. p. m. nos dejaron partir acompañados por dos guias i dormimos a 4 leguas del naufrajio en la choza de un cacique, donde dejamos al oficial enfermo, por no poder seguir nuestra marcha. Los que pasaron el rio con el oficial de la pesca, continuaron su marcha, encontrando siempre indios que les daban habas: éstos eran mas civilizados,

«El 29 de junio nos reunimos a nuestros compañeros en el fuerte de Arauco, despues de haber esperimentado sufrimientos inesplicables, por la desnudez en una temperatura tan fria. Las autoridades del fuerte nos facilitaron algunos recursos.

«Desde este punto escribimos a Mr. H. W. Rouse, cónsul de S. M. B. en Concepcion, el cual se nos habia dicho estaba encargado de las funciones consulares de Francia. El mismo conductor nos trajo la respuesta de Mr. Rouse, que nos comunicaba que no era encargado de dichas funciones, pero que estaba pronto a ausiliarnos.

«El domingo 7 de julio nos pusimos en camino 22 individuos, i los cinco restantes con los tres que sacamos de la isla Mocha, vinieron por mar. El carpintero se habia quedado a 10 leguas al S. de Trauco, imposibilitado para marchar.

«La primera noche fuimos recibidos en casa del señor Santa Maria, la segunda en casa del jeneral Rivera, i el 9 de julio llegamos a Concepcion, donde fuimos recibidos por el cónsul ingles, quien nos trató jenerosamente.

«Nuestros compañeros de desgracia que venian por mar, llegaron el dia 8 a Talcaguano, donde el cónsul les facilitó los ausilios necesarios. Ocho de éstos se embarcaron con destino a Valparaiso a bordo del bergantin INTRÉPIDO, i completando su desgracia, acabaron de perecer con este buque. El resto nos embarcamos en el bergantin nacional PRIMAVERA, cuyo pasaje nos fué facilitado por el señor cónsul, quien nos acompañó hasta Talcaguano.—*El Capitan del buque náufrago.*»

«INTREPIDO.»

Bergantin nacional de la matrícula de Valparaiso, que salió de este puerto con el rol siguiente: capitan, Juan Gordon, ingles; contramaestre, José Piciche; cocinero, Mariano de los Anjeles, peruano; marineros: José Bárbaros, chileno; Juan Maze, canaca; Andres Justo, italiano; Jacinto Dojero, chile-

no; José Carcha, chileno; Estéfano Sarera, frances; Apolinario Jorquera, chileno.

En Talcaguano embarcó, con destino a Valparaiso, los pasajeros siguientes: señores José Ibañez, José Miguel Varas i Juan Hall, un médico frances que naufragó en la Rosa, un ingles, cuyo nombre se ignora, con su familia; dos indiecitos araucanos, i ademas ocho marineros de la fragata Rosa, que habia naufragado cerca de la boca del rio Imperial.

En el Intrépido se embarcaron tambien la mujer i los dos hombres que habia recojido la Rosa en la isla Mocha; mas el mismo dia de su salida de Talcaguano para Valparaiso (principios del mes de agosto), le pegó un norte furioso, pero de poca duracion, sobreviniéndole en seguida un ventarron del sur. El Intrépido no resistió al vendabal i sucumbió miserablemente con todos sus tripulantes; pues despues de mas de veinte dias no habia llegado a Valparaiso, lugar de su destino.

El 9 de agosto de 1833 se recibió un aviso del puerto de San Antonio, por el cual se comunicaba que a una corta distancia de esa localidad se percibia la quilla de una nave que habia dado la voltereta. Se supuso, desde luego, que debia ser el Intrépido.

La goleta de guerra chilena Colocolo fue despachada para su reconocimiento, sin éxito alguno. Por manera que los abandonados de la isla Mocha, salvados por la fragata Rosa i los ocho marineros que naufragaron por frente al rio Imperial, hubieron de ser nuevamente náufragos del Intrépido, rindiendo la vida antes de arribar al puerto de su destino.

1834

UNA FRAGATA.

En el mes de mayo de 1834 naufragó en la costa de la Imperial, en pleno Arauco, una fragata ballenera, perdiéndose totalmente. La tripulacion salvó en tierra i se dirijió a la ciu-

dad de Valdivia, sin hallar mayores tropiezos por parte de los indios. El comandante Ruedas de la goleta COLOCOLO, que se hallaba surta en Valdivia, recojió los náufragos i los condujo a Valparaiso.

«MARIA.»

En fines de febrero de 1834, llegaron a Valdivia algunos ingleses náufragos de la dotacion de un bergantin ingles llamado MARIA, que se perdió en la costa, entre Valdivia i Chiloé. La informacion que hizo levantar la autoridad de la ciudad de Valdivia no ha llegado hasta nosotros, por lo que no nos es dado entrar en mayores detalles. El capitan del MARIA pereció ahogado, salvando los demas.

«MATILDE.»

Goleta nacional que salió de Valparaiso con destino a Talcaguano i Chiloé el 12 de noviembre de 1834, no habia llegado a su destino en fines de diciembre del mismo año, por lo que se la consideró perdida en alta mar.

«CONFIANCE DIEPPE.»

Fragata francesa, ballenera, que, ejerciendo su industria en las aguas de Chile, varó en la costa de Arauco, en un punto cercano a la desembocadura del rio Imperial, en el mes de mayo de 1834. Los náufragos, en número de 35, arribaron a Valparaiso. No se ha podido adquirir detalles sobre este naufrajio tan cercano a la fragata ROSA, de la misma nacionalidad, que feneció el año anterior i próximamente en el mismo punto.

1835

«J U A N A.»

Goleta nacional al ancla en la ria de Constitucion, fué echada a la playa por la ola desbordante que produjo el gran temblor de tierra ocurrido el 20 de febrero de 1835, a las 11 h. 20 m. a. m. La goleta nacional FLOR DE MAULE llevó esta noticia a Valparaiso, agregando que tanto la JUANA como la JERTRUDIS, «fueron arrojados por el mar al interior de las montañas, de donde no podrian salir jamas.»

«JERTRUDIS.»

Goleta nacional, al ancla en la ria de Constitucion, fué echada a la costa, como la JUANA, por la ola desbordante que produjo el terremoto del 20 de febrero citado, inutilizándose del todo.

«CHALLENGER.»

Este buque de la armada de S. M. B. habia salido de Rio de Janeiro el dia 2 de abril de 1835. Sobreviniéronle malos tiempos en su paso por el Cabo de Hornos.

Entre el 18 i 19 de mayo esperimentó fuertes vientos del norte i lluvia frecuente, i se practicaron observaciones astronómicas siempre que lo permitió el tiempo. El buque se aproximaba a la costa; su punto era solo estimado, por no haber tenido observacion,

A las 5 h. p. m. del dia 19 el CHALLENGER se alistó para entrar a puerto i al mismo tiempo se ordenó sondar filando hasta 210 brazas de línea, operacion que se hacia mas bien por práctica que por necesidad; pues el buque se suponia a 50 millas de la costa, i se tenia la isla Mocha a 20 millas de distancia al sureste, con tiempo claro en el zenit, horizonte os-

curo, pero dejándose diseñar. Por momentos se veia como a 5 o 6 millas algo como un objeto, sin presentar forma determinada. La Mocha es alta, formada de cerros elevados; con tiempo claro se deja ver a 30 millas, 40 i aun a 50. Las sondas no pueden servir de guia en sus vecindades, por ser el fondo mui irregular, salvo cerca de la costa.

El rumbo dado era para pasar claro de la isla Santa Maria, aproximándose la tanjencia de dicho rumbo en todo lo que se podia a la bahia de Concepcion. Con viento fresco del ONO. el buque navegaba a razon de 8 a 9 millas por hora, llevando por aparejo solo las gavias con todos los rizos i los foques. Se navegó al N1/4NE. hasta las 8 h. p. m. que fué necesario ceñir al viento hasta el amanecer. Esta disposicion, sin embargo, no fué estimada como necesaria. El capitan Seymour propuso poner la proa al SO. hasta el amanecer; pero el *master* (inspector jeneral de cuanto se hace a bordo) hizo cambiar de opinion al capitan por cuanto se perdia tiempo i camino. Por este motivo le indujo a poner la proa al N. Cerca de las 9 h. la CHALLENGER volvió a poner su proa al N., oscilando entre este rumbo i el N5° 30' E. Andar 4 millas i el aparejo el mencionado anteriormente. El viento habia amainado, i desgraciadamente una densa neblina dominó el buque, dejándose ver claro solo el zenit.

El capitan Seymour se habia paseado en cubierta largo tiempo; i no hacia mucho que habia bajado a la cámara cuando repentinamente vió con espanto el oficial de guardia que el agua cambiaba de color i al mismo tiempo sentia un movimiento inesperado. Inmediatamente mandó ¡listo el timon! Miéntras tanto un guardia marina corria a avisarle al capitan lo que ocurria. En esos momentos tanto el oficial de guardia como los vijias veian rompientes. Inmediatamente subió a cubierta el capitan i mandó cazar la mayor para mejor gobernar su buque e impedir de ese modo que fuese juguete de las rompientes. Desgraciadamente, apesar de todas las maniobras que se practicaron con la calma del capitan Seymour, se dió como un hecho el naufrajio del infatigable CHALLENGER.

Fácilmente se comprenderá el efecto moral que produjo a bordo este accidente i las disposiciones que se tomaron para asegurar las vidas, que era lo único que podia pretenderse en una playa insidiosa i cubierta de rocas. El buque continuaba aconchándose sobre la playa, impelido por la fuerza de las rompientes, las olas quebraban casi directamente sobre la popa. Una gran roca que se tenía por la popa recibió el primer impulso de las rompientes i por lo tanto llegaron con menor fuerza al costado del buque; i es digno de notarse en estos momentos de angustia que el buque se mantenia con sus palos i popa apesar de los violentos sacudimientos que esperimentaba con la fuerza de las rompientes.

Luego se perdió toda esperanza de salvar la CHALLENGER al verse que las cuadernas comenzaban a ceder. El ruido incesante de las olas i la lluvia que éstas producian al romperse tenian dominado por completo todos los ánimos, i podemos agregar a esto la poca esperanza de salvar las vidas, puesto que se ignoraba el lugar en que se encontraba el buque. Solo el *master* presumia hallarse en los farellones Dormidos de la isla Santa Maria. El contador guardó cuidadosamente sus papeles en un barril estanco miéntras que la tripulacion aseguraba con el mismo interes sus objetos de mas valor. Esta crítica situacion duró hasta el amanecer.

El capitan impidió la disposicion que se quiso tomar a bordo de cortar los palos i largar las anclas, por cuanto con los primeros tendria el buque mas estabilidad i con las anclas no podria cambiar su situacion; i esto último lo sostenia el capitan Seymour puesto que se le decia encontrarse cerca de las Dormidas.

Momentos ántes de la salida de la luna, como a las dos de la mañana, se divisó tierra por la popa i a corta distancia, reconociéndose en seguida que era estensa i baja, sin dejar lugar a duda de que el naufrajio se habia efectuado en el continente. Esta noticia hizo reanimar a todos los náufragos, puesto que se tenia una esperanza mas de salvar las vidas i a la vez de dar pronto término a los sufrimientos que se esperimentaban. Al amanecer se vio claramente la playa en que

se encontraban, notándose que era de arena i mui estensa; que se levantaba gradualmente hácia el interior, sucediéndole un estenso i tupido bosque que se prolongaba hasta las montañas vecinas. Se ordenó emplear el palo de mesana para la construccion de una balsa miéntras tanto se arriaba por la popa el cuarto bote, embarcándose en él el piloto Mr. A. Booth. Despues de una prolongada lucha consiguió pisar la tierra, llevando el chicote de una línea de escandallo. A continuacion se envió otro bote a tierra con el guardia marina Mr. Gordon, a fin de ayudar a halar un cabo. Desgraciadamente, ántes de llegar a tierra zozobró el bote, dándose vueltas repetidas, sucediendo a este accidente la muerte de Mr. Gordon i de un marinero. El otro salvó milagrosamente. Mr. Gordon era digno de recomendacion entre sus compañeros: a su distinguido carácter reunia su clara inteljencia. El marinero John Edwards era uno de los mejores hombres del buque.

La direccion de la corriente arrastraba a lo largo de la costa i con una velocidad de dos a tres millas por hora, circunstancias que impidieron prestar los ausilios oportunos; miéntras tanto cada golpe de mar que recibia el buque lo echaba mas hácia la playa i hacia ménos crítica la situacion de los de a bordo.

El hombre que habia salvado llegó a la playa sin novedad, halando conforme lo permitian sus fuerzas por el cabo que habia llevado de a bordo. En estos momentos la balsa estaba terminada. El bote mas grande se echó al agua i llegó a tierra hecho pedazos. Unos cuantos indios aparecieron a la distancia, los que, a medida que se aproximaban a la playa, aumentaban en número. Esta circunstancia vino a producir un peligro; pero luego volvió la calma al notar que los indios, en vez de provocar, prestaban todo jénero de ausilio. En esto daban ejemplo a los que titulándose civilizados no saben prestar ausilio a los náufragos. Bajo este órden de cosas pudo desembarcarse la tripulacion i todos los artículos principales del buque.

A pesar de todos los actos amistosos que ofrecian los in-

díjenas, el capitan Seymour se mantuvo con ellos con mucha prudencia. Recordaba siempre el dicho: «Nunca, nunca confiarse de los indios.» Se formó en tierra un campamento protejiéndolo con verdaderas defensas. Para esto se utilizaron los botes, pedazos del casco de la nave i todos los objetos varados que podian servir al efecto. Se guardaron bajo vijilancia todos los artículos que se encontraban en tierra i se continuó desembarcando las provisiones hasta la noche del 20. En los dias siguientes algunos oficiales i la jente que no hacïa guardia se ocupó de la conduccion de víveres, municiones i demas artículos salvados de la CHALLENGER. Ademas se armaron en tierra dos botes con sus respectivos cañones i armas menores para resistir a cualquier ataque de los indios.

El 21, el teniente Collins i el ayudante de cirujano Mr. Lane se dirijieron a Concepcion. Luego que llegaron a esa ciudad, Mr. Rouse partió para el lugar del naufrajio con caballos, mulas i cuanta cosa estimó útil para el caso, i por último dos tiendas de campaña que habian pertenecido a la BEAGLE i que utilizó Mr. Rouse despues del desastroso temblor de febrero.

La conducta de Mr. Rouse es digna de todo elojio por haber procurado todos los ausilios imajinables a los náufragos.

El teniente Collins luego que terminó su comision en Concepcion, se trasladó a Talcaguano para contratar una embarcacion. Desgraciadamente solo encontró un buque americano LA CÁRMEN, que fué imposible contratar por su excesivo precio. Por este motivo tuvo que regresar al lugar del naufrajio.

Despues de la salida del teniente Collins para Concepcion, el capitan Seymour i el *master* se dirijieron a la boca del rio Lebu con el fin de utilizarla, situada a 18 millas al NNO. de la punta de Molhuilla, lugar en que habia embarrancado la CHALLENGER. Terminado este estudio, el capitan Seymour determinó trasladar su campamento a las vecindades del rio Lebu, en vista de las facilidades que presentaba para comunicar con toda la costa.

Esto se hizo de acuerdo con Mr. Rouse, quien temia algo

de los indios a pesar de todas las demostraciones amistosas. El 18 de junio se trasladó el campamento.

El tiempo pasaba sin tener esperanzas de ningun ausilio. Las enfermedades principiaron a hacer notar sus efectos, ayudadas por la temperatura que se hacia mui variable. A esto debe agregarse la disminucion de los víveres, i como término de esta angustiosa situacion, se dejó caer una plaga de ratones, que destruian cuanto encontraban a su alcance. En esta crítica situacion el capitan Seymour recibió correspondencia del comodoro Mason.

El crédito de Mr. Rouse alivió un tanto la situacion de los náufragos, consiguiendo algunos víveres, como carne i papas, que, segun los náufragos, eran las mejores que hasta la fecha habian comido.

En la mañana del 24 el capitan Seymour ascendió a la altura de Tucapel. Desde allí dominó el océano i parte de la costa, tanto al norte como al sur. El campamento de los náufragos desde esa altura ofrecia un conjunto agradable.

Como fácilmente se comprenderá, luego corrió la noticia del naufrajio por los alrededores, llegando a Talcaguano i Concepcion, lo que atrajo un sin número de mercaderes, rateros, trayendo aguardiente i tabaco a los náufragos en cambio de objetos de valor que habian salvado. Este negocio ocasionó la poca seguridad de los objetos del campamento, puesto que se veian obligados a robar para satisfacer sus necesidades. Pronto percibió el capitan Seymour este pillaje, que costó el castigo corporal de un hombre.

Esta emerjencia vino a restablecer la calma en la tripulacion i por lo tanto no se repitió el descontento que iba aumentando cada dia.

En vista de tal situacion, que se hacia cada dia mas apremiante, el capitan Seymour envió nuevamente correspondencia al comodoro Mason en demanda de ausilio con la Blonde, que a la sazon se encontraba en las aguas de Talcaguano. Los comisionados para llevar esta comision atravesaron las campiñas de Arauco estudiando la vida i costumbres de los indíjenas. En seguida, pasando por Lota i Coronel,

atravesaron el Biobio sin novedad. De Concepcion se dirijeron a Talcaguano e inmediatamente se pusieron al habla con el comodoro Mason. Por él supieron que se habia contratado la goleta americana CÁRMEN para ir en ausilio de los náufragos, embarcándose en ella Mr. Usborn i el segundo *master* de la BLONDE i tres hombres de este buque.

El dia 24 abandonó la CÁRMEN el puerto de Talcaguano con viento fresco del NO. La BLONDE dió la vela el 27 e hizo rumbo al sur para ir en demanda de los náufragos; pero solo el 5 de julio pudo reconocer la costa, como a 5 millas de distancia. Encontrándose a la altura del rio Lebu, se arriaron los botes, enviándoles con dinero i un poco de pan al campamento. Casi toda la tripulacion se encontró sin novedad, a escepcion de un guardia marina i un ayudante de cirujano, cuyo estado revestia carácter de gravedad.

La BLONDE dió fondo a las nueve i como a una milla del morro de Tucapel. Luego se levantó el campamento, embarcándose todos los náufragos como asimismo los pocos artículos salvados. A las 5 de la tarde llegó a bordo el capitan Seymour con la última parte, i a las 8 dió la vela la BLONDE con una brisa fresca i favorable.

Mr. Rouse acompañado de su amigo Mr. Seymour se fué a bordo de la BLONDE i envió con sus sirvientes por tierra los caballos i mulas que habian servido de ausilio a los náufragos.

La BLONDE navegó sin novedad el dia 6. El 7 reconoció la península de Tumbes i al mismo tiempo a la CÁRMEN con averias en su arboladura, por lo cual tuvo que prestarle ausilio, dándole remolque. Dicha goleta esperimentó malos tiempos en su viaje al sur, retardando por este motivo su llegada a Lebu, cuando ya la BLONDE habia recojido a los náufragos. En la noche fondeó en Talcaguano, entrando con la CÁRMEN a remolque,

¿Cuál fué la causa de la pérdida de la CHALLENGER?—Esta pregunta no puede contestarse con certidumbre. El error de estima alcanzó a 40 millas. «Lo único que puedo contestar para mi satisfaccion—dice el capitan Fitz-Roy—es que mién-

tras sopló el viento NO., se estableció una corriente al SE. que no podia tomarse en cuenta por no ser conocida. Esta corriente no podia considerarse, puesto que el movimiento jeneral de la corriente es hácia el norte, esceptuándose cerca de la costa, que puede modificarse por varias causales: ya por los vientos variables, estaciones anormales, que hacen variar la presion de la atmósfera, i, por último, el gran fenómeno de los temblores de tierra, que modificando el nivel de las costas, puede hacer variar las corrientes.

Aun no habian pasado cuatro meses del gran temblor que destruyó muchos pueblos en Chile. Este fenómeno alteró sin duda alguna el movimiento del Océano Pacífico, haciéndose notar en la estensa costa de Chile, que abarca desde el paralelo de 45° hasta el 25°. Esta principal i única causa vino a sobreponerse sin duda alguna a la vijilancia del capitan Seymour i del activo *master* Mr. Macdonald.

La Challenger habia desempeñado comisiones de mucha importancia i visitado muchos lugares tanto del Atlántico como del Pacífico.

La resistencia que demostró en los repetidos choques al encallar, da pruebas de elojios para el contructor Mr. Hayes i astilleros donde fué construida. [1]

1836

Al amanecer del 23 de octubre de 1836, comenzó en Valparaiso a soplar un viento norte, aumentando gradualmente su fuerza, de manera que a las 9 h. 30 m. a. m. el tiempo era de temporal, con mar mui ajitada, ocasionando en la rada muchas averias en las naves surtas en ella, i los naufrajios siguientes, que recuerda *El Mercurio* de los dias 24 i 26 de octubre de aquel año.

---

1. *Voyages of the Adventure and Beagle*, tomo II, cap. XX.

«CINCO DE ABRIL.»

Bergantin nacional echado a la costa por frente a la iglesia de la Merced, a las 9 h. 30 m. a. m. El Cinco de Abril tenia a su bordo un cargamento de madera. Casco i cargamento fueron destruidos en tierra.

«GUILLERMO BYRNE.»

Fragata norte-americana, echada en tierra por frente al cerro de Bella Vista, a las 11 h. a. m. del mismo dia 23 de octubre de 1836, donde fué destrozada completamente, salvándose mui pocos objetos de la nave. Uno de los tripulantes murió ahogado, tratando de ganar la tierra a nado. La fragata tenia a su bordo un cargamento surtido destinado a Guayaquil.

«ROSA.»

Goleta nacional, echada a la costa a las 2 h. p. m. del mismo dia 23 de octubre, por la fuerza del temporal de viento norte. Fué destrozada por las olas. La Rosa se hallaba en lastre.

«SIR JOHN KEANE.»

Bergantin-goleta ingles, al ancla en Valparaiso, fué echado sobre la costa a las 2 h. p. m. del mismo dia i enterrado en seguida en la arena de la playa, donde fué inutilizado.

«SERENA.»

Barca nacional, al ancla en la rada de Valparaiso, con un cargamento de madera, fué echada a la costa a las 2 h. p. m. del mismo dia 23 de octubre, donde fué totalmente destruida.

«INDEPENDENCIA.»

Bergantin-goleta nacional, surto en la rada de Valparaiso, en lastre, fué echado a la costa a las 2 h. p. m. del dia 23 de octubre, a causa de un fuerte temporal de viento norte.

«JOHN ECHLIN.»

Goleta inglesa, al ancla en la rada de Valparaiso, echada a la costa por el mismo temporal de viento norte el dia 23 de octubre de 1836. Varó por frente a la quebrada del Almendro, donde fué destruida.

«FELIZ INTELIJENTE.»

Goleta nacional, surta en Valparaiso, que fué echada a la playa con varios otros buques, simultáneamente, el dia 23 de octubre de 1836, por efecto de un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante.

1837

«FORTUNA.»

Bergantin mercante, probablemente peruano, en el cual se embarcó una guarnicion de 70 hombres, al mando del capitan de ejército don Manuel Zegarra, en el mes de marzo de 1837. Su propósito era reunirse a la escuadra chilena, pero sorprendido en Ocaña (costa de Arequipa) por el enemigo, no pudiendo maniobrar el FORTUNA, embarrancó en la costa, donde fué destrozado. Murieron ahogados 15 hombres, cayendo prisioneros los demas.

1838

«CARMEN.»

Fragata-trasporte chilena. Naufragó en la caleta Aranta (Perú) a fines de setiembre de 1838. Este buque al tomar la caleta para desembarcar la tropa de caballeria que conducia a Quilca, varó en la costa, haciéndose pedazos. La corbeta Libertad i la fragata-trasporte Colcura se vieron tambien comprometidas por la mala intelijencia del práctico que las conducia, i por haber supuesto que Aranta ofrecia buen desembarcadero, superior a Quilca, lo que no es verdad.

Segun los documentos de la época, el barco Cármen era denominado bergantin, barca i fragata; mas lo cierto es que era un trasporte que conducia gran repuesto de ropas i provisiones para el ejército chileno que debia operar contra el dictador Santa Cruz, i con su naufrajio se perdió tambien cierta cantidad de armas, calzado para la tropa i mui especialmente las herraduras para la caballada que debia operar en esas áridas rejiones, dando oríjen a mil contrariedades militares.

La Cármen conducia tambien a su bordo algunos caballos, casi toda la columna peruana i el armamento i vestuario de reserva que el jeneral La Fuente habia proporcionado para equipar los cuerpos peruanos que pensaba formar sobre los cuadros de la columna peruana organizada en Valparaiso. La columna peruana se componia de 420 hombres. [1]

1839

«MONTEAGUDO.»

Este buque español, despues de ejecutar numerosos viajes desde la Península al Pacífico i vice-versa, por el Cabo de

1. *Campaña del ejército chileno contra la confederacion Perú-boliviana*, por don Ramon Sotomayor Valdes, pájs. 17 i 261.

Hornos, quedó en las costas del Perú por suponérsele en mal estado para volver al Atlántico, en 1751. Por esa fecha se llamaba el MILAGRO i tambien LAS CALDAS, i subsistió viajando en el Pacífico hasta 1839, prestando buenos servicios a la causa de la independencia americana.

En 1836, los proscritos chilenos en el Perú, tratando de enviar a Chile fuerzas navales para el jeneral don Ramon Freire, contra el gobierno constitucional de Prieto, don José Maria Novoa arrendó la fragata MONTEAGUDO, artillada con 12 cañones, por la suma de 4,400 pesos anuales. Este buque era la vieja MILAGRO apresada a los españoles algunos años atras.

El 7 de julio del mismo año zarpó del Callao con destino a Centro-América, pero a la altura del puerto de Guacho se convino dirijirse a las islas de Juan Fernandez, para recojer allí a los prisioneros políticos i continuar en seguida para Valparaiso o directamente a Chiloé. El 1.° de agosto se hallaba la MONTEAGUDO en las cercanias de la isla, en circunstancias que el coronel don José Antonio Puga, que iba a su bordo, se encontraba gravemente enfermo. A las 2 h. a. m. de este dia estalló una revolucion encabezada por los marineros llamados Rojas i Zapata, echándole en cara el crímen de ir desde el estranjero a atacar a su patria, i hacen rumbo a Valparaiso, donde surjió la fragata el dia 6 del mismo mes, entregándose a las autoridades. Desde esta fecha quedó el buque al servicio del Gobierno de Chile, quien la empleó como trasporte.

El 17 de julio de 1839, a la 1 h. p. m. entró la MONTEAGUDO por última vez a Valparaiso, al mando del capitan don Juan Williams, conduciendo a su bordo, de regreso del Perú, al coronel Silva i al batallon Rancagua, i el 24 en la noche se declaró un fuerte temporal de viento norte: a las 8 h. p. m. comenzó a garrear el buque, e impulsado por el viento i la mar, encalló en la punta llamada Cueva del Chivato. Toda la tripulacion logró salvar en tierra despues de mil afanes, ménos tres hombres que sucumbieron entre los escombros de la nave, que se destrozó por completo despues de las 3 h. a. m. del dia 25.

A propósito de este naufrajio—dice don Miguel Luis Amunátegui:—«A las 10 de la noche, la fragata nacional MONTEAGUDO, que habia arrastrado sus anclas, vino a estrellarse contra el tajamar de una obra que estaba construyendo don José Waddington en frente de la Cueva del Chivato.

«Dentro de aquel buque fracturado i próximo a hundirse, habia diez i seis hombres que se hallaban aguardando la muerte por momentos.

«¿Cómo salvarlos?

«Un teniente de la marina norte-americana, Mr. Craven, se metió en un bote, acompañado de tres oficiales ingleses o norte-americanos i un marinero chileno, i se dirijió hacia la rota nave, por entre las montañas i los abismos formados por el agua.

«Media hora despues, un teniente de la marina inglesa, Mr. Collinson, salió en otro bote con el mismo rumbo i el mismo propósito.

«Entre tanto, Craven, conociendo que no podia llevar consigo a todos los náufragos, i que el casco de la MONTEAGUDO no podia resistir mucho tiempo sin destrozarse, se dirijió en el acto a la fragata inglesa FLY, cuyo comandante, Mr. Locha, le suministró una lancha bien equipada i capaz de conner una numerosa tripulacion.

«Cuando el intrépido marino volvió al lugar del siniestro, encontró que Collinson, con riesgo de su vida, habia salvado a tres de los individuos que ocupaban los restos del buque varado.

«Craven i sus compañeros tuvieron la gloria de conducir los restantes a bordo de la FLY.

«Eran las tres i media de la mañana del dia 25.

«Pocos momentos despues, las maderas i las tablas que componian la MONTEAGUDO eran tragadas por esa tarasca insaciable que se llama el mar.» [1]

Así terminó el viejo casco español LAS CALDAS, despues de

1. *Las primeras representaciones dramáticas en Chile*, pájinas 303 a 304.

mas de un siglo de servicios i de 88 años que habia sido declarado incapaz de doblar el Cabo de Hornos.

Al darle los patriotas el nombre de MONTEAGUDO, se hizo en honor de don Bernardo Monteagudo, importante estadista arjentino, que siguió impertérrito la causa de la independencia sud-americana. Acompañó al jeneral San Martin en la campaña al Perú, que le dió la independencia, i siguió sirviendo con actividad i talento hasta que cayó exánime bajo la traidora mano de un negro, que lo asesinó el 28 de enero de 1825, frente al convento de San Juan de Dios, en la ciudad de Lima.

«TEODORO.»

La balandra ELISA, procedente del puerto del Guasco i con destino a Valparaiso, hizo saber que, segun comunicaciones recibidas en Puerto Viejo de Copiapó, el bergantin nacional TEODORO habia naufragado en ese puerto, sufriendo pérdida total, en el mes de julio de 1839. Nada se dijo por entónces sobre las causales del naufrajio; pero es de suponer fuese echado a la costa por algun fuerte viento norte i la consiguiente braveza de mar.

«JANE.»

Barca inglesa, al ancla en Puerto Viejo de Copiapó, a la carga, sorprendida por un fuerte viento del cuarto cuadrante, fué echada a la costa, sufriendo pérdida total, en el mes de julio de 1839.

«JEORGE CANNIG.»

Fragata hamburguesa, al ancla en Puerto Viejo de Copiapó, en el mes de julio de 1839 fué echada a la costa, donde fué destrozada totalmente. Este siniestro tuvo lugar casi si-

multáneamente con la barca inglesa JANE i el bergantin nacional TEODORO.

El Mercurio de Valparaiso, de los dias 21 i 22 de agosto del mismo año, se concreta a denunciar los siniestros, pero omite las causales i sus detalles.

«AQUILES.»

El bergantin de guerra de la armada española AQUILES, del porte de 338 toneladas de rejistro i armado con 20 cañones de a 12 libras, llegó al Pacífico en convoi con el navio ASIA, de 64 cañones, en el mes de abril de 1824, con el objeto de reforzar las fuerzas navales que existian en las aguas del Pacífico; mas, como la guerra habia concluido con la batalla de Ayacucho, el Virrei del Perú con algunos oficiales españoles se embarcó para la Península en un buque frances, disponiendo que las fuerzas navales realistas se dirijiesen unas a España i otras a Filipinas. En efecto, el 3 de enero de 1825 se dirijieron a Cádiz la corbeta ICA i el bergantin PEZUELA; el navio ASIA, los bergantines AQUILES i CONSTANCIA i la fragata CLARINGTON, con destino a Manila.

El 4 de marzo del mismo año llegaron los últimos a la isla Grajan, de las Marianas, i, hallándose fondeados en ella el dia 10, se sublevó la tripulacion del navio ASIA, tomando posesion los amotinados del CONSTANCIA, poniendo en tierra a los oficiales de uno i otro buque; pero el comandante del AQUILES, teniente de navio don José Joaquin Pavía, observando lo ocurrido, largó por la mano sus amarras i se puso a la vela, quedando en observacion fuera del puerto. Dos dias despues el ASIA izaba bandera española i hacia señales al AQUILES de volver al puerto, pero el comandante no las obedeció. En la misma noche los sublevados prendieron fuego a la fragata CLARINGTON i dejaron el puerto, dirijiéndose a las costas de Méjico, donde entregaron los buques al gobierno republicano de aquel pais.

Al dia siguiente de haber zarpado el ASIA i el CONSTANCIA,

entraba nuevamente al puerto, i como a su bordo habia un buen número de americanos pertenecientes a la tripulacion i algunos presos, entre estos dos oficiales naturales de Chile, los señores Francisco Aranzana i Pedro Angulo, este último que habia sido trasbordado al AQUILES por haber tratado de sublevar la tripulacion de la fragata CLARINGTON, a cuyo bordo andaba; mas encontrando en el bergantin algunos cooperadores que secundaban sus planes, lo llevó a cabo en la noche del mismo dia. Los sublevados, en número de diez, casi todos americanos, se apoderaron de las armas que habia en cubierta i con ellas del resto de la tripulacion, haciéndose dueños del AQUILES.

Echaron en tierra al comandante Pavia i a los oficiales i marineros españoles, que pasaban de cincuenta, i, antes de aclarar el nuevo dia, arbolaron el pabellon chileno e hicieron rumbo hácia las costas de Méjico, llegando a éstas el 29 del mes de abril. Allí se proveyeron de agua i de víveres, i, como supieran que el ASIA i el CONSTANCIA se habian entregado al gobierno mejicano i el gobernador de Santa Bárbara jestionara la entrega del AQUILES al mismo gobernador, su comandante, don Pedro Angulo, se hizo nuevamente al mar i se dirijió a Chile, largando el ancla en Valparaiso el dia 23 de junio del mismo año, entregando el buque a nuestro Gobierno.

Hé aquí la lista de los valientes patriotas captores del bergantin AQUILES, con sus títulos i nacionalidad, segun el oficio de entrega que hiciera el mismo señor Angulo:

Títulos	Nombres		Nacionalidad
Comandante	Don	Pedro Angulo	Chileno
Teniente 1.°	»	Francisco Aranzana	Id.
Alférez	»	Manuel Lampaya	Id.
Id.	»	Francisco Rejera	Español
Piloto	»	Francisco Teneiro	Id.
Contramaestre	»	Juan Guadalupe	Peruano
Marinero	»	Joaquin Sanchez	Id.

Marinero	Don	Estéban Azules	Colombiano
Id.	»	Manuel Patache	Chileno
Id.	»	Nicolas Arcola	Id.
Id.	»	Manuel Covarrubias	Id.
Id.	»	José Salazar	Colombiano

La adquisicion del bergantin AQUILES fué de grande importancia para la marina, por ser un barco mui velero i mui manejable i hallarse en buen estado. En consecuencia se conservó en servicio activo, asistió a la independencia del archipiélago de Chiloé i tomó parte en la campaña Restauradora del Perú, hasta que, el 24 de julio de 1839, se fué a pique sobre sus anclas en la rada de Valparaiso, con motivo de un fuerte temporal de viento norte que sopló durante la noche.[1]

«JOVEN CECILIA.»

Goleta nacional que salió de Talcaguano el 17 de agosto de 1839, naufragó, segun se supo despues, en la costa de cabo Carranza, pereciendo sus tripulantes i cinco pasajeros que conducia. Parte de su carga, compuesta de vasijas de aceite, vino, maderas, i su bote vararon en la costa.

«COLCURA.»

Barca nacional, abandonada el 22 de diciembre de 1839 por hallarse anegada. La tripulacion salvó en los botes. El capitan Sanders del bergantin nacional ORION dió cuenta en Valparaiso que los náufragos de la COLCURA habian llegado sin novedad al puerto de Talcaguano.

1. *Los orijenes de nuestra marina nacional*, por el contralmirante don Luis Uribe O., VIII.

1840

«GANGES.»

La fragata ballenera norte-americana GANGES se incendió en la noche del 2 de abril de 1840 i fué del todo destruida. Esta noticia la comunicó en Valparaiso el capitan Brown del bergantin nacional YUNGAI.

Las crónicas que se han tenido a la vista no indican la localidad en que ocurrió el siniestro, ni mas antecedentes.

«LA ORIENTAL.»

«Muchos padres de familia de Francia i Béljica—dice don Diego Barros Arana—habian organizado un colejio viajero que debia dar la vuelta al mundo. Con este objeto equiparon en Nantes una hermosa corbeta llamada LA ORIENTAL. Se la puso al mando del capitan A. Lucas i se armó con 10 cañones, dotándose en seguida con distinguidos profesores, libreria, útiles e instrumentos de todo jénero, a fin de que el viaje fuese instructivo i provechoso para los educandos.

«Como debe suponerse—agrega el mismo autor que seguimos—no todos los jóvenes tenian una decidida vocación por el estudio: léjos de eso, algunos eran mozos calaveras, cuyos padres, al embarcarlos en LA ORIENTAL, se proponian mas bien correjir las lijerezas i estravios de su carácter, que proporcionar una instruccion sólida de su intelijencia.» [1]

En abril de 1839 el viaje de LA ORIENTAL era un hecho, por lo que su capitan Mr. Lucas i el profesor Vendel-Heyl, que debian dirijir la escuela flotante, se dirijieron a la *Sociedad de Jeografía de París* en demanda de instrucciones para realizar los estudios jeográficos, etnolójicos i meteorolójicos; pe-

---

1. *Revista de Sud-América.—Don Luis Antonio Vendel-Heyl.*

ro la corbeta no pudo abandonar a Nantes sinó en el mes de octubre.

Los primeros seis meses de viaje fueron felices, e hicieron escala en Bahia, Rio de Janeiro i Montevideo, en cuyos puertos permanecieron algunas semanas haciendo estudios diferentes. Solo en marzo de 1840 penetraron en el Estrecho de Magallanes, en el cual hicieron diversos desembarcos para estudiar a los naturales; i en el mes de abril surjió LA ORIENTAL en el puerto de Talcaguano, para entrar finalmente en la rada de Valparaiso el dia 18 de mayo.

El Mercurio de Valparaiso, decano de la prensa chilena, publicó interesantes fragmentos del *Diario* del capitan Lucas i de Vendel-Heyl, que son los únicos que se conservan relativos a los estudios de LA ORIENTAL.

Despues de 25 dias de residencia en Valparaiso, durante cuyo tiempo ninguno de los profesores se habia sentido deseoso de conocer la capital de la naciente República de Chile, que tal era mirada Santiago por los hombres de ciencia, la corbeta dejó a Valparaiso al medio dia del 13 de junio, con el propósito de visitar la rada de Arica i otros puntos del Perú, i cruzar despues el Océano Pacífico con destino al Asia. Numerosas embarcaciones menores, llenas de amigos que deseaban dar a los viajeros su último adios fuera del puerto, acompañaron a LA ORIENTAL hasta las 2 h. p. m. A esa hora se separaron, en circunstancias que una calma chicha no le permitia hacer camino a la corbeta. Momentos mas tarde, arrastrada la nave por la corriente que la llevaba hacia el NE., la hizo encallar en la roca del Buei, donde se rompió los fondos i se fué a pique.

Luego comenzó el salvamento del equipaje, de los jóvenes estudiantes i de los pertrechos de la nave, con el oportuno ausilio de las embarcaciones menores que ocurrieron de tierra i de los buques surtos en el puerto; i, segun las crónicas, distinguiéronse los marinos de la fragata de guerra inglesa CALLIOPE, por hallarse cercana al lugar del naufrajio.

Toda la noche i el dia siguiente—dice *El Mercurio* del 25 de junio—han sido empleados en salvar el equipaje, instru-

mentos i libros, de que habia una brillante coleccion, i nosotros, como uno de tantos que hemos visitado el paraje del naufrajio, nos hemos congratulado al oir repetir a varios de los alumnos: «Foi, l' ont sauvé.» Palabras consoladoras para los amigos de las ciencias! ¡Cuántos manuscritos, cuántas observaciones, cuántos trabajos i estudios se habrian perdido en un instante!

«El mayor órden prevaleció en este lugar de desconsuelo, merced a un piquete de soldados que mandó el señor gobernador (don Juan Melgarejo) para custodiar los efectos que se salvaban. Tenemos que encomiar la actitud i fraternidad que reinaba entre todos los individuos en arrebatar a las olas los mas preciosos frutos de los estudios de los alumnos, así como los instrumentos i equipajes. Hemos observado en todos los semblantes de los náufragos la mayor calma i conformidad.»

He aquí ahora la comunicacion que el comandante de La Oriental dirijió al editor de *El Mercurio* i que este diario publicó en el número del 27 de junio:

«El 23 a medio dia con una pequeña brisa del SE. me hice a la vela del puerto de Valparaiso, acompañado de varias personas, entre los cuales se hallaban los señores cónsules de Francia i de Béljica, así como los capitanes franceses Amanieu i Daupis. Estos dos últimos nos dejaron a eso de las 2 h. 30 m., i la mejor prueba de que entónces nos hallábamos en alta mar i fuera de todo peligro, es la pregunta que uno de ellos hizo al otro ántes de despedirse de nosotros:—«¿tiene acaso gana, nuestro cónsul, de hacer el viaje a Arica?»

«Estábamos a mas de 2 millas mar adentro: nos sobrevino una calma minutos despues de la salida de estos señores, i la estela se reducia a la corriente que durante algun tiempo nos llevaba al O.; sin embargo, notamos bien pronto que sin gobernar nos acercábamos a tierra. A mas de una fuerte marejada, la mar se hallaba mui cabrillada: hice armar dos embarcaciones para remolcar el buque, i sobrevino una casi ventolina del N. que me hacia esperar salvar todos los peligros fácilmente. Por las señales que observamos en tierra,

el buque caminaba con rapidez hacia el O., no acercándose a tierra sino insensiblemente, i siempre estuve en la conviccion de que doblariamos la punta, aunque no fuese sino con el ausilio de las embarcaciones.

«Con todo, pregunté al piloto si todas las anclas estaban prontas i si estaba lista la cadena delante de la bita: mandé al mismo tiempo sondar; tenia todas las velas afuera; el piloto pasó a popa, i de acuerdo con él, tomamos señales en tierra para asegurarnos de la direccion del rumbo. Estas señales nos comprobaron que conseguiamos perfectamente salvar todos los peligros aparentes, i el piloto me dijo que por un momento habia tenido sus cuidados, pero que entónces estaba tranquilo.—«En todos casos, dijo uno, se podrá fondear.»—En cuanto a eso nó, replicó el piloto, no hai que fondear. El plomo no habia aun hallado fondo. A la pregunta que me fué hecha de los motivos que impedian fondear, contesté:—«Con fondear no hai salvamento: estamos seguros de perder el buque; i no fondeando podemos salvarlo: esta es una conviccion.»—De este modo el piloto i yo estábamos perfectamente de acuerdo sobre la maniobra que haciamos i esto sin habernos consultado.

«Sin embargo, anunciaron 13 brazas de agua:—«Poco importa la sonda, contesté yo, no nos resta ya sino salvar, i es de lo que solo debemos ocuparnos.»—«Todos los peligros estan por sotavento, dijo el piloto, i no se encuentran altos fondos delante: estamos salvos.» Pero aun no habia acabado de hablar, cuando un fuerte zapatazo se hizo sentir: casi cada segundo se repetian estos golpes. Algunas voces gritaron ¡será preciso fondear!—Nó, dije yo, nó quiero que se fondee! —En esta ocasion no se me preguntó por qué no queria fondear; pero voi a decirlo ahora:—En ménos de un minuto el buque dió 5 o 6 espantosos zapatazos. Para todo marino era claro que el buque debia irse a pique inmediatamente, i si algo nos ha sorprendido, es el que haya resistido el primer golpe: de modo que ¿qué ganaba con fondear en esta nueva posicion? Nada, al contrario, i voi a probarlo:—Fondeando no podia tener en vista sino el mantener el buque separado

de la costa; pero esta maniobra habria sido una locura, pues si el buque se hubiese ido a pique entre dos rocas mas adentro, buque i jente, todo se habria perdido, como lo preveia, miéntras que dejando al buque saltar de roca en roca, no solo se acercaria a tierra para facilitar su salvamento i el de la jente, sino tambien que estaba cierto que no se detendria sino donde hubiese poca agua, en lugar de verse obligado, a causa de las anclas, a hundirse en un precipicio. Despues del primer zapatazo no he tenido mas mira que el salvar cuantas cosas fuese posible, i he maniobrado en consecuencia. El buque se ha aproximado, en efecto, a tierra, i ha obedecido a los esfuerzos que haciamos para tumbar de este lado. Una vez que esto se consiguió, hice cortar los obenques i los palos para derribarlos, tanto para que sirviesen de puente cuanto para aliviar el casco.

«He ahí, señor redactor, lo que ha pasado en presencia de un gran número de espectadores. Segun las preguntas que me han sido dirijidas, algunas personas parecen sorprendidas de ver a un buque en la costa con sus anclas en las serviolas; pero las he conservado en ellas, i las conservaré siempre en circunstancias idénticas. Contestaré a los que me acriminasen por ello, exhibiéndoles el interes que tenia en evitar este accidente.

«Solo el buque estaba asegurado; el buque solo no me pertenecia i una gran parte de los víveres, los instrumentos i una gran parte de las obras de literatura i de ciencias, podian ser hundidos i perdidos para mí. Al lado de esta pérdida se presenta una mucho mayor todavia, es el anonadamiento de la idea que habia concebido de hacer la educacion de algunos jóvenes franceses, visitando todos los pueblos de la tierra i fraternizando con ellos. Esto solo vale la pena de echar una ancla i salvar un buque.

«Aprovecho esta ocasion para manifestar en mi nombre i en el de todos nuestros viajantes los debidos agradecimientos a los oficiales i marineros de la estacion inglesa, al piloto de la fragata AVENIR i a su tripulacion, a los capitanes franceses Amanieu, Dampis, Maire, Allard, Frederik, Laland i

otros oficiales cuyos nombres no recuerdo en este momento i que han demostrado en este acontecimiento el mayor celo i merecido el eterno reconocimiento de todos los náufragos.

«Al lado de estas honorables acciones vienen a colocarse las de las autoridades del pais i las espresiones me faltan aquí para manifestar cuan reconocido estoi del celo, a la actividad i a la intelijencia que han reinado en las medidas tan sábias como perentorias tomadas por el señor Gobernador de la plaza en socorro i proteccion de nuestras personas i propiedades.

«Dignaos, señor Redactor, admitir la seguridad de mi consideracion distinguida, etc.

(Firmado).—*A. Lucas.*»

Despues del naufrajio de La Oriental, verdadero fracaso esperimentado por las familias de Francia i de Béljica, en la cual viajaban muchos de sus hijos i profesores eminentes, veamos ahora las consecuencias benéficas que produjo en Chile esa desventura de los viajeros.

Don Luis Antonio Vendel-Heyl era el director de los estudios de los jóvenes que viajaban en La Oriental. Espíritu cultivado, abierto i jeneroso, i, por cierto, eminentemente liberal i republicano, Vendel-Heyl i su hijo Emilio, náufrago tambien, se establecieron en Santiago. Su hijo fué nombrado profesor de latin superior en el Instituto Nacional en 1842 i don Luis Antonio miembro de la Facultad de filosofia de la Universidad i en 1844 profesor de literatura i de griego; mas despues de una vida consagrada por entero al profesorado, murió en Santiago el 12 de febrero de 1854.

«La historia de la instruccion pública en Chile—dice don Diego Barros Arana—dirá algun dia que Vendel-Heyl fué uno de los ilustrados profesores que han honrado la enseñanza de este pais.»[1]

Entre los profesores se hallaba tambien don Estéban Maria König, distinguido dibujante, que se radicó en la ciudad de Ancud por algun tiempo i fundó la primera Escuela Náutica

1. Obra ántes citada.

de Chiloé en 1844 i quizá la primera de Chile. Casó con una de las mas distinguidas señoritas de Ancud, i lo mismo verificó su amigo i compañero de naufrajio don Felipe Broche. Ambos de carácter inquieto i voluble, alucinados con los descubrimientos auríferos de California, se lanzaron allá en busca de fortuna. Corrieron varia suerte, hasta el punto de hacerse cocineros para ganar su subsistencia. Por fin, volvieron a Chile mas pobres que a su partida: König murió en Coronel en 1860, dejando un hijo de su enlace con la señorita Carlota Velasquez, que es hoi un distinguido hombre público de Chile, i Broche se fué a Francia con su señora e hijos, para hacerse cargo de la rica i noble fortuna que le habia legado su hermano primojénito.

Mui pronto los náufragos de La Oriental se hallaron en tierra sin recursos i deseosos de volver a su patria, i con tal motivo dirijieron a su cónsul, don A. Huet, la carta siguiente:

«*Valparaiso, agosto 6 de 1840.*

«Señor Cónsul:

«Las disposiciones tomadas por el capitan Lucas, a consecuencia de las cuales nos encontramos en la imposibilidad de continuar el viaje que emprendimos en el Oriental, nos obliga a recurrir a la intervencion de Ud. para poder volver a nuestra patria i para que se nos abonen los ajustes de manutencion hechos en Valparaiso desde el dia del naufrajio.

«En cuanto a nuestros gastos de manutencion, Ud. mismo, señor Cónsul, ha fijado el importe a razon de un peso al dia para los alumnos i dos para los profesores.

«Este gasto, como Ud. sabe, ha sido satisfecho por sus cuidados hasta el dia 23 de julio de 1840; pero desde esta fecha se nos hizo saber que, segun disposicion de Ud., el capitan quedaba encargado de esto, como tambien de nuestra vuelta a la patria.

«Debiamos, sin pretender de ningun modo juzgar los motivos que han obligado a Ud. a tomar esta determinacion, dirijirnos al señor Lucas; pero éste nos aseguró que carecia de

fondos para subvenir a estos gastos i que no podia tomar sobre sí la responsabilidad de jirar contra nuestras familias para los gastos de pasaje, que los capitanes de los dos buques de comercio que se hacian a la vela exijian para recibirnos a bordo.

«Suplicamos a Ud. tome en consideracion nuestra difícil situacion i se digne procurarnos los medios de pagar los gastos forzados que hemos hecho aquí, como tambien se nos conduzca a nuestra patria, apoyando con una carta dirijida a nuestras familias la necesidad en que nos vemos de jirar contra ellas; pues será este el único medio que se pueda adoptar para que los señores capitanes Lequelle i Amanieu, que van a partir para Francia, quieran llevarnos como pasajeros.

«Tenemos el honor, señor Cónsul, etc., etc.

«Los profesores, pasajeros i alumnos del buque El Oriental, de Nantes.

«(Firmados.)—*Estéban König.—Ph. Broche.—Cárlos Farcy.—A. de Paris.—L. de Viennay.—H. Marin.—M. Olivira Arruda.—Eduardo Legrand.—Dalbeau.—J. Joanetz.—F. de Carriere.—Appert.*»

He aquí ahora la lista nominal de la tripulacion del buque-escuela El Oriental, naufragado en Valparaiso el 23 de junio de 1840:

Agustin Lucas, capitan.

Luis Maria Gadebois, primer teniente.

Briel, tercer teniente.

Julio Mateo Thomas, cirujano mayor.

Luis Eduardo Loyer, cocinero.

Federico Fric, ecónomo.

Francisco Víctor Teófilo Serr, ecónomo.

Pedro René Maturino Bounand, carpintero.

Andres Queldach, velero.

Bellais, grumete.

Juan Le-Boeuf, grumete.

Pedro Augusto Eujenio Delachêre, grumete voluntario.

Cárlos Daniel, id., id.

Felipe Broche, grumete voluntario.
Luis Lovernos, id., id.
Claudio Pedro Enrique Marin, id., id.
José Cárlos Farcy, id., id.
Juan Bautista Balbeu, id., id.
Francisco A. Tirel, id., id.
El baron Lheitier Francisco Alfonso, id., id.
Luis Alberto Delton, id., id.
Baltasar Maria Duplesser d'Argentre, id., id.
Maximiliano Hipólito Dups-quier de Dommartin, id., id.
Estéban Maria König, id., id.
Eduardo Legrand, id., id.
Ernesto Luis Maria Yabey, id., id.
Francisco Maria de Paris, id., id.
Fernando Frapier, id., id.
Emilio Vendel-Heyl, id., id.
José Sauvage, id., id.
Cárlos Appert. id., id.
Maria Antonio L. Pinneau de Viemay, id., id.
Cárlos Augusto Chenal, id., id.
Fernando Oreille de Carrière, id., id.
Jerónimo Eujenio Farcy, id., id.
Pedro Julio Joannet, id., id.
Teodoro Gustavo Bretonne, id., id.
Juan Pedro Grillon, mozo.
Marcelino Desplousse, grumete voluntario.
Francisco Emilio Desplousse, id., id.
Juan Bautista Querel, id., id.
Pedro José Fernandez, llavero.
Federico Melhan, cocinero.
Nicolas Daich, marinero.
Claudio Guillermo Cocq, segundo carpintero.
Pedro Pablo Victor, marinero.
René Julio Youble, id.
Julio Parcher, id.
Juan Augusto Thobie, id.
Luis Passati, id.

Omitimos la lista de las numerosas personas desembarcadas o desertadas en Pernambuco, Rio de Janeiro i Bahia.

El espediente existe en el archivo del Consulado de Francia en Valparaiso, i hemos tenido a la vista una copia certificada que posee don Abraham König, que puso graciosamente a nuestra disposicion.

«PAQUETE DE MAULE.»

Goleta nacional, del porte de 30 toneladas, que al salir de la ria de Constitucion, naufragó en la barra del Maule el 23 de setiembre de 1840; la pérdida fué total, pereciendo sus tripulantes, incluso su capitan Malbernac.

«DELPHINE.»

Fragata francesa que naufragó 140 leguas al S. de Chiloé, con un cargamento surtido. El capitan i cinco marineros llegaron a Chiloé en un bote, en demanda de ausilio para salvar la demas jente que quedaba en tierra, la que fué recojida mas tarde. El naufrajio ocurrió a principios de 1840.

1843

«THOMAS BOLD.»

Esta hermosa fragata inglesa de 637 toneladas de rejistro, capitan Swimton, que habia salido de Valparaiso para Chañaralito, cerca de Guasco, el dia 4 de enero de 1843, naufragó estrellándose en las rocas de la costa i destrozándose por completo, con pérdida de dos de sus tripulantes.

La THOMAS BOLD hacia viaje al norte con el objeto de tomar un cargamento de metales para dirijirse en seguida a Inglaterra. Se ignoran las circunstancias de este siniestro i

las causales del naufrajio. Los náufragos salvaron en la playa i los recojió el vapor ingles CHILE. El casco se dividió en 6 pedazos. Los pasajeros i tripulantes del CHILE desplegaron todas las atenciones posibles en pró de los náufragos i se formó una suscripcion en favor del capitan, por haber perdido toda su fortuna, que alcanzó a 300 pesos.

BERGANTIN FRANCES.

La goleta de guerra nacional ANCUD, de regreso de Magallanes para el puerto de su nombre, en diciembre de 1843, dió parte de haber encontrado la tripulacion de un bergantin frances, ballenero o pescador de lobos marinos, naufragado en aquellas costas, rejion occidental de Patagonia.

«HADDINGTON.»

Los tripulantes de la goleta nacional ANCUD i los náufragos del bergantin frances que los primeros habian recojido a su bordo, hicieron saber que habian visto el casco de la fragata británica HADDINGTON, con un cargamento de carbon de piedra que habia sido incendiado por combustion espontánea. No encontraron ni vestijios de personas sobrevivientes. Los datos suministrados no dan luz alguna que pueda esclarecer las causales del siniestro, ni la suerte que corriesen los náufragos.

1844

«ALMENDRALINA.»

Barca nacional del porte de 340 toneladas de rejistro, capitan Lawson. Salió de Valparaiso el 13 de febrero de 1844, en lastre, con destino a Valdivia, donde debia tomar un cargamento de maderas. Dejó el surjidero con una brisa fresca;

pero como a 20 leguas de distancia empezó a hacer agua de tal modo que su capitan se vió obligado a arribar: la calidad del lastre que llevaba i las corrientes, la obligaron a dirijirse al puerto de Quintero, donde encalló, sin volver a flotar. No hubo víctimas.

«GUILLERMO.»

Barça nacional, capitan Siculan, dejó a Valparaiso, en lastre, el dia 25 de marzo de 1844, con destino a Chiloé, donde debia tomar un cargamento de maderas, naufragando al entrar al puerto de Ancud. Las informaciones que hemos tenido a la vista no espresan las causales ni la fecha del siniestro, pero se sabe que fué total.

UN BUQUE.

El capitan i tripulantes del bergantin de los Estados Unidos de América PHILLIPI HONE, llegado el 26 de junio de 1844 al puerto de Valparaiso, hizo saber que por los 33° 08' de lat. S. i 73° 28' de lonj. O. de Greenwich, habian divisado el casco de un buque dado a la banda. Las informaciones de la época no hacen conocer ni el nombre de la nave ni la suerte de los tripulantes.

BUQUE FRANCES.

A principios de 1844 naufragó un buque frances, con cargamento surtido, al sur de la isla Campana en el archipiélago del Duque de Wellington, de la costa occidental de Patagonia. Una balandra de Chiloé, propiedad de don Juan Molina, fué en ausilio de los náufragos.

Las publicaciones de la época que hemos podido consultar, no consignan detalles sobre el naufrajio; pero lo menciona

El Araucano, núm. 714 del 26 de abril de 1844. La pérdida fué total.

Este naufrajio es diferente al DELPHINE, ocurrido en 1840, en un lugar mas o ménos cercano.

«EXPRESS.»

Barca de los Estados Unidos de América, que salió del puerto de Nueva York i destino a Valparaiso a principios de enero de 1844, con un cargamento surtido i al mando del capitan Mr. Guillermo E. Newcomb. Traia por sobrecargo a Mr. E. L. Mix, i naufragó el dia 30 de abril del mismo año en la bahia Monday, en el Estrecho de Magallanes.

Los náufragos, en número de 7, fueron recojidos por el queche chileno de guerra MAGALLANES, al mando del teniente primero don Benjamin Muñoz Gamero, que los condujo a Puerto Búlnes, despues a Ancud i por fin a Valparaiso. Las autoridades de Puerto Búlnes fueron las primeras en ofrecer sus ausilios a los náufragos de la EXPRESS, justificando así el propósito que el gobierno chileno habia tenido al fundar esa colonia en el año anterior.

El establecimiento fué en Puerto del Hambre, que recuerda la instalacion de Pedro Sarmiento de Gamboa, en 1584, que denominó *ciudad Cesárea Magallánica* o *de San Felipe de Magallanes*, en honor de Felipe II, rei de España.

Los náufragos, profundamente agradecidos a las autoridades chilenas, pidieron a su cónsul en Valparaiso manifestase al Gobierno su reconocimiento.

«ARTEMIS.»

Barca británica que naufragó al salir del puerto de Ancud. Los náufragos fueron recojidos por el queche MAGALLANES i conducidos a Valparaiso. Los documentos de la época que hemos podido consultar, no dan detalles sobre el siniestro, dejando tan solo constancia del naufrajio.

«MANUEL.»

Bergantin nacional que naufragó en la isla de Lobos en el mes de octubre de 1844. La pérdida fué total, i nos inclinamos a suponer que el siniestro tuvo lugar en la Peña de Lobos, desembocadura del rio Maule.

«BRIT.»

Barca, cuya nacionalidad no se indica, capitan Benjamin Hart, que naufragó en el puerto de la Herradura de Coquimbo, en el mes de setiembre de 1844. Los documentos de la época no dan antecedentes sobre este siniestro; pero debe haber sido total, porque el capitan abandonó su nave i tomando el vapor COPIAPÓ, se dirijió a Valparaiso.

La barca BRIT, debia ser buque metalero, por el lugar donde naufragó, i de nacionalidad inglesa.

1845

«HENRIQUE.»

Bergantin nacional, con un cargamento de frutos del pais, que naufragó en la playa de Quivolgo el dia 3 de febrero de 1845, al salvar la barra del rio Maule. El periódico *Alfa de Talca* i *El Mercurio* de Valparaiso, del 16 de febrero del año citado, dicen a propósito de este siniestro:

«El buque calaba 11 pies, i segun se dice, la barra solo tenia 8 piés de agua, habiéndose engañado el práctico i el capitan de puerto en el reconocimiento que habian hecho de ella. El gobernador civil tomó las mas activas providencias para salvar al bergantin; pero todo fué en vano: el embate i fuerzas de las olas frustraron toda tentativa.

«Sin embargo, se nos asegura por las personas que han

llegado de Constitucion, que si el capitan de puerto hubiera prestado oportunos socorros, el bergantin no hubiera naufragado, mas, se dice que se mantuvo de frio espectador. El capitan del buque clamaba porque la lancha SALVADORA lo ausiliase, i no se sabe la razon por qué se negase a hacerlo. Dicha lancha lleva consigo cuando sale algun buque un anclote i cables; si se hubiera acercado al bergantin i echado el anclote al agua, habria sido posible que la desgracia se hubiese evitado.

«El gobernador civil no estaba presente cuando encalló el HENRIQUE, mas luego que fué avisado, corrió a la playa, dió inmediatamente órdenes para que la SALVADORA se aproximase al buque; pero era tarde: el bergantin rodaba por los bancos de arena. Procuró entónces el gobernador salvar la tripulacion i cargamento; se embarcó en una lancha con fuerza armada, i mediante a su celo i empeño, no pereció ningun hombre i se salvó parte del cargamento.

«Las personas que nos han dado estas noticias, dicen que el gobernador civil, coronel don José Rondizzoni, no pudo portarse mejor en este caso. Tambien alaban al capitan Smith de la goleta CHACABUCO, que, como ninguno, prestó ausilios al bergantin HENRIQUE, habiéndose espuesto a los mayores peligros.» [1]

UNA GOLETA AMERICANA.

El queche MAGALLANES i la goleta ANCUD, naves del Gobierno de Chile, hicieron saber en el mes de marzo de 1845, que el 5 de enero del mismo año, al pasar por el Paso del Indio, de los canales occidentales de Patagonia, hallaron una goleta perdida, que les pareció norte-americana, sin mas viviente a bordo que un perro.

Esta noticia fué fraida a Valparaiso por una carta que condujo el bergantin frances ANONIME, que habia tocado en

1. Una crónica lugareña pretendió ver en este naufrajio i sus causas, un drama de faldas, recordado hasta muchos años despues, 1862.

Puerto Búlnes, Magallanes. Es de suponer que la goleta estuviese dedicada a la pesca de lobos marinos, como muchas otras naves por aquellos años i que los náufragos se salvasen en sus botes.

«JOVEN CECILIA.»

Por una comunicacion del gobernador de Iquique, se supo que el buque peruano Jóven Cecilia se habia incendiado por completo en las cercanias del puerto e ídose a pique. Solo salvó en un bote el capitan don Santos Bustos i un muchacho. Los demas perecieron.

«CAPRICHO.»

Barca nacional, al ancla en Valparaiso i con parte de su cargamento de madera a bordo, que se fué a la costa impelida por un fuerte viento del cuarto cuadrante i encalló en la playa entre la quebrada de Elias i la plaza de la Victoria.

«EMPRENDEDORA.»

Goleta nacional, en viaje de espedicion al rio Bueno, naufragó al salvar la barra, perdiéndose totalmente. La tripulacion salvó en tierra. El naufrajio tuvo lugar en el mes de noviembre de 1845.

1846

«GEORGE I.»

Fragata francesa, del porte de 500 toneladas de rejistro, capitan P. Ciorac. Habia salido del puerto del Callao, con destino al de Valparaiso, se incendió en alta mar, sobre el

paralelo de Coquimbo i a mas de 200 millas distante de tierra. El capitan i la tripulacion salvaron en una lancha, i despues de 4 dias de pesada fatiga, sin mas alimento que pan i agua, arribaron al puerto de Coquimbo.

El oríjen del fuego fué un descuido. Habiendo en la bodega algunos marineros ocupados en remover parte de la carga, alumbrándose con una bujia, cayó ésta sobre unos cajones, dando principio al incendio, que se propagó con mucha rapidez, dominando todo el buque hasta tal punto que solo hubo tiempo para echar al agua la lancha i embarcarse en ella precipitadamente, con un poco de agua i galletas. El capitan que habia echado a la cubierta 250 onzas de oro de que era portador, no tuvo tiempo en embarcarlas en la lancha, porque la jente, en su atolondramiento, lo amenazaba con abandonarlo si tardaba un instante.

TRES BUQUES.

Segun *El Mercurio* de Valparaiso del 21 de marzo de 1846, se supo que el dia 3 de enero del mismo año, que sopló (probablemente viento del O.) en el puerto Malaspina, costa oriental de Patagonia, naufragaron, perdiéndose completamente, la barca británica

«ACHILLES,»

capitan Gibson; la fragata, tambien británica,

«MINERVA,»

capitan Busley; la fragata

«MERCEY,»

capitan Norcy. De esta última perecieron el capitan i 14 hombres, salvándose tan solo un tripulante. Todas estas naves eran guaneras.

En el puerto Melo, de la misma costa i por la misma causa, naufragó la barca británica

«BRILLIANT,»

capitan Ramsoy, tambien guanera.

El 10 de abril del mismo año se esperimentó un tremendo ventarron del O., que arrebató los tablados que se habian construido en la isla de Viana i echó a la costa los siete buques siguientes:

«ELIZABETH,»

bergantin; el

«ALLEN,»

tambien bergantin; la barca

«NEPTUNE,»

i las goletas

«EMMA,»

«VICTORIA.»

«FOX,»

«REGINA.»

Salvaron en tierra las tripulaciones.

En bahia Bastimento naufragaron en la misma fecha i por la misma causa los bergantines:

«ARISTOCRAT,»

i el

«MARY LLOYD,»

perdiéndose por completo. Los náufragos salvaron en tierra. Los bergantines eran guaneros.

«VEINTITRES DE MAYO.»

Bergantin frances, que naufragó en el mes de diciembre de 1846 en la bahia de Misericordia, en la entrada occidental del Estrecho de Magallanes, destrozándose por completo.

El Veintitres de Mayo, capitan A. B. Gayan, habia fondeado allí en espera de tiempo favorable para desembocar el estrecho; pero le cargó tanto el viento, que faltándole las amarras se fué sobre las rocas, haciéndose pedazos. El bergantin ingles Connig recojió a 9 de los náufragos, no pudien-

do recojer a los demas por haberse estraviado, ébrios con los licores que varaban en la playa.

El bergantin de guerra chileno Cóndor, de estacion en el Estrecho, encontró en la playa los fragmentos del Veintitres de Mayo en principios de junio de 1846 e hizo recojer parte del palo mayor, dos vergas de gavia, un mastelero de idem, un botalon de foque, seis baos de roble i varias otras piezas servibles, que condujo al puerto de San Felipe o Búlnes, localidad que ocupaba la naciente colonia chilena de Magallanes por aquella fecha.[1]

«NEW PINK.»

Barca británica, con un cargamento surtido i mui valioso, procedente de Lóndres i destino a Valparaiso, que naufragó en las rocas de Topocalma en la noche del 26 de octubre de 1846. El siniestro fué total, pero el capitan i tripulantes salvaron en un bote i arribaron al puerto de San Antonio. El cargamento se perdió por completo.

«MARIA LUISA.»

Barca nacional, al ancla en Valparaiso, en el lugar llamado El Arsenal i al costado de estribor de la chata Libertad, con el propósito de tomar una via de agua. Tenia a su bordo como 1,500 quintales españoles de salitre, que formaban parte de su cargamento, pues el resto de 2,000 mas que formaban el todo, los habia trasbordado a la chata i permanecia sobre la cubierta de ésta. Al costado de babor de la chata se hallaba tambien fondeada la barca inglesa Alexander Harvey, con el mismo objeto que la Maria Luisa. Su cargamento era de cobre. El fuego en la Maria Luisa principió por la proa i hácia estribor; pues que hallándose la cubierta empa-

1. *Revista Chilena*, tomo XVII, páj. 102.

chada de sacos de salitre i soplando con mucha fuerza el viento sur, seguramente alguna chispa del fogon que estaba sobre cubierta prendió en el salitre: a los diez minutos ardia todo el buque, comunicándose el fuego a la chata i de ésta a la barca ALEXANDER; por manera que los tres buques ardian a la vez. La fragata de guerra nacional CHILE se hallaba por la popa de esos buques, como a la distancia de 180 metros, por lo que todos los espectadores la creyeron irremediablemente perdida por el incendio; pero mediante a la actividad de los oficiales escapó sin la menor lesion.

Al principio del incendio acudieron todas las embarcaciones de los buques ingleses i franceses con sus tripulaciones i cuatro bombas de incendio, i mediante esta cooperacion pudo salvarse la barca ALEXANDER, a pesar de hallarse incendiada su cubierta, todo el costado de estribor i haber prendido el fuego las cofas, tamboretes i hasta el sobrejuanete; pero mediante a la actividad de las tripulaciones que daban el ausilio pudo salvarse la barca, perdiendo todo el velámen.

La chata se fué a pique a las 3 h. p. m. i la barca MARIA LUISA, despues de haberse quemado toda su arboladura i parte del casco, lo hizo a las 3 h. 55 m. de la tarde en el mismo surjidero donde ámbos buques estaban anclados, quedando solo boyante el baupres i botalon de foque.

«CHACABUCO.»

Bergantin-goleta nacional, que naufragó en la barra del rio Maule en el mes de octubre de 1846, perdiéndose totalmente.

«CAUNING.»

Bergantin ingles, procedente del Callao i destino a Liverpool, se incendió en el Puerto Búlnes a las 2 h. a. m. del dia 16 de diciembre de 1846. El incendio solo duró media hora, yéndose a pique el bergantin, hundiéndose de proa.

El capitan Hancok, su señora, el piloto i 8 individuos mas se presentaron a bordo del buque de guerra chileno, capitan don B. Ventura Martinez, en demanda de ausilio, que les fué concedido al instante. La señora, segun comunicacion del capitan Martinez, llegó a bordo envuelta en una sábana, que fué lo que pudo salvar i un pequeño maletin, en el cual, entre otras cosas, existian 5 barras de oro, cuyo valor fué estimado en 2,000 pesos. Como los náufragos se presentasen desnudos o poco ménos, el comandante Martinez ordenó al contador les diese una muda de ropa a cada uno para que se abrigasen.

En el incendio i naufrajio hubo tres pérdidas de vidas.

No fué posible averiguar el orijen del incendio, por atribuirlo unos a la estufa i otros a un pequeño macaco que habia a bordo. Lo positivo es que todos dormian a bordo i se despertaron con el humo, escepto el hombre que estaba de guardia.

1847

«EDUARD MARIE.»

Bergantin frances, surto en Valparaiso, en lastre, se fué a la playa por frente a la quebrada de Elias, el dia 7 de junio de 1847. Le faltaron las amarras con motivo de un fuerte viento N. Los botes de la fragata de guerra CHILE, procuraron darle ausilio, sin éxito alguno. Las autoridades de tierra enviaron al lugar del naufrajio un piquete de tropa armada, para evitar todo desman.

1848

«JOHN RENWICK.»

Buque ingles, en viaje de Europa i destino al puerto de Talcaguano, que embarrancó en el rodal roqueño de Dor-

midos de Fuera, en el mes de julio de 1848, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes i se dirijieron a Talcaguano.

Este siniestro dió orijen a la suposicion de una roca desconocida que se creyó a 9.5 milllas al occidente del cabeza N. de la isla Santa Maria i se le asignó el nombre del buque náufrago, roca que consignaron las cartas del Almirantazgo británico por algunos años. Estudios posteriores han dado la conviccion de que tal peligro no existe en aquel punto.

«ARIADNE.»

Bergantin nacional, procedente de Talcaguano i destino a la caleta de Colcura, naufragó a 1.5 millas distante de la costa de Tumbez, en la punta del Cañon, a mediados del mes de octubre de 1848. Los náufragos salvaron en un bote i volvieron al puerto de salida.

Los datos que se han tenido a la vista no arrojan luz alguna sobre las causas del naufrajio.

1849

«JOVEN DANIEL.»

Bergantin nacional, de la matrícula de Valparaiso, del porte de 180 toneladas de rejistro, con un cargamento surtido i al mando del capitan Rivas. Fué despachado de Valparaiso para el puerto del Corral, por su dueño don Ramon A. Diaz, el 23 de julio de 1849. Iban tambien como pasajeros en el Jóven Daniel dos 10 tres negociantes de Valdivia, llamados don Nicolas Jaramillo, don Ramon Bañados i su esposa doña Elisa Bravo i un hijito de pecho, una nodriza i una señora mayor.

El Jóven Daniel, batido probablemente por un fuerte vien-

to del cuarto cuadrante, propio de la estacion en que navegaba, desgaritado por averias u otra causa, embarrancó en la costa de Arauco, por frente a las alturas de Puancho. en la media noche del 31 de julio al 1.° de agosto de 1849. El bergantin se hizo pedazos, pereciendo ahogados tripulantes i pasajeros, como que esa rejion es por demas inhospitalaria i sucia, sin abrigo alguno.

El correo terrestre, que habia salido de la ciudad de Valdivia para la de Concepcion, a fines del mes de julio, pasó por el lugar del naufrajio al dia siguiente, o sea el 2 de agosto, i recojió papeles en la playa que habia arrojado el mar, por los que se supo el dia de la salida del Jóven Daniel de Valparaiso. A su regreso a Valdivia, el correo comunicó que los indios habian robado todo cuanto el mar habia arrojado a la playa.[1]

El naufrajio del Jóven Daniel habria sido tan vulgar como tantos otros que se mencionan en esta estadística; pero sucedió que algunos indios del litoral araucano enemistados con el cacique Curiñanco de la reduccion de Puancho, lugar del naufrajio, corrieron la voz de que los náufragos habian salvado, i que los indios de la localidad los habian asesinado alevosamente, respetando tan solo a Elisa Bravo. Tan atroz crímen denunciado por los indíjenas de la reduccion de Tolten, puso en alarma a las autoridades del pais, i se improvisaron tropas, tratándose de una batida jeneral contra los indíjenas de Puancho.

El intendente de Valdivia envió comisionados para investigar los sucesos i ordenó tomar declaraciones a los denunciantes del crímen, terminando despues de mil i mas dilijencias por arribar al conocimiento de que no habia tal crímen i que todos los náufragos habian perecido con motivo del mal tiempo i de la braveza del mar en el punto en que habia tenido lugar el naufrajio.

Sin embargo, el hecho de ser Elisa Bravo hija de la ciudad de Valdivia i una de las flores mas bellas de las riberas del

---

1. *El Mercurio* de Valparaiso, del 1.° de octubre de 1849.

Calle-Calle, provocó un vivo interes por hallar su paradero i rescatarla de manos de los indíjenas, en las cuales se la suponia; pero todo fué inútil. Se conservan tan solo numerosas i fantásticas leyendas, lienzos, tambien fantásticos, como el del célebre artista Monvoisin, i la interesante investigacion de don Benjamin Vicuña Mackenna que se rejistra en el tomó I de la *Revista de Artes i Letras de Santiago*, de la cual tomamos los conceptos que van a leerse:

«Elisa Bravo, como la jóven desposada de la isla de Francia, murió casta entre los farellones de Puancho, i para nosotros hai una palabra del proceso del indio Parma, que es la llave del misterio, la luz del antro, la solucion de toda posible duda, cuando aquél contó al capitan Sayago, comisario de Valdivia, que él habia ayudado a enterrar en la arena «una señorita con otras dos mujeres que parecian ser, sus sirvientas i un niño mui pequeño», sobre cuya fosa, que era apénas una grieta del terreno movedizo, pusieron tres piedras de cancagua.

«Aquella señorita era Elisa Bravo.

«Las dos mujeres sus compañeras de viaje i la nodriza de su hijo.

«I el último i pequeño cadáver, el del niño que la infeliz madre habia querido salvar dentro de su seno.

«De suerte que todo lo que queda sobre la haz de la tierra de la desdichada niña, fueron aquellas tres piedras de frájil arenisca con que la compasion de un bárbaro honró su tumba.

«Hácese por lo mismo forzoso en la hora presente dar tambien a la memoria de Elisa Bravo respetuosa sepultura, como diéranla a su cuerpo la piedad jentil; i desde hoi esa mujer, que fué hermosa i que el destino la hizo mártir, no pertenece ya a la banal leyenda de las mundanas aventuras, sino al callado mármol del silencio i del respeto eterno.»

El Mercurio de Valparaiso del 27 de agosto del mismo año, en un suelto de crónica, dice lo siguiente:

«El vapor británico UNICORN, entrado en la mañana, anuncia que un buque se hallaba perdido en la costa araucana

entre el rio Tolten i el Imperial i que vieron varios cadáveres, algunos de señoras. El nombre del buque se ignora.»

Este buque es, a no dudarlo, el Jóven Daniel i confirma cuanto queda espuesto.

«HORACIO.»

Bergantin-goleta nacional, surto en la caleta de Totoral Bajo, sorprendido por una braveza de mar el 30 de agosto de 1849, lo hizo desarbolar del palo trinquete una grande estrepada de las cadenas, garrando en seguida sus amarras hasta dar en la playa con sus dos anclas.

Con el ausilio oportuno de los peones i pescadores pudo salvar el capitan i la tripulacion, ménos un hombre, que pereció ahogado el dia anterior por haber zozobrado una lancha en la playa al comenzar la braveza de mar.

El dia 31 fué destrozado el Horacio por el embate de las olas, i capitan i tripulantes se fueron por tierra a presentarse a la autoridad marítima de Puerto Viejo de Copiapó, dirijidos en su marcha por el pescador Dionisio Aguirre.

Del Horacio solo se pudo salvar parte de la arboladura, jarcias, motoneria, cadenas i anclas. Los náufragos se dirijieron a Valparaiso por el primer vapor del sur.

UNA FRAGATA.

Buque nacional, de mas de 600 toneladas de rejistro, que habia sido construido en los astilleros de Constitucion i de propiedad de don Josué Waddington, de Valparaiso. Al salir del rio Maule con destino a Valparaiso, donde debia terminar su construccion i aparejo, se fué a la costa, en la cual fué destrozada el dia 4 de marzo de 1849.[1] Las crónicas no dan detalles sobre este siniestro.

---

1. *El Araucano*, núm. 1078 del 4 de mayo de 1850.

«WILLIAM PROWSE.»

Barca británica. con un cargamento de cobre en barra i trigo, procedente del puerto de Talcaguano, Lirquen i San Antonio i destino a Valparaiso, donde debia completar su cargamento; con buen tiempo i brisa fresca del sur, acercó mucho la costa i al encontrarse por frente a Playa Ancha le pegó un chubasco que la hizo irse de orza i dar en la roca del Buei, donde perdió el timon, i sin gobierno, encalló en las rocas, donde se despedazó, perdiéndose totalmente a las 2 h. p. m. del dia 22 de diciembre de 1849.

El gobernador marítimo de Valparaiso le prestó, desde el primer momento, todos los ausilios de que pudo disponer, pero sin éxito alguno; concretándose por último a poner en salvo el equipaje i la parte movible de cubierta i cámara, porque la bodega estaba inundada.

Se echaron abajo los palos i se salvaron las járcias, velámen, etc.

«SAINT LAURENCE.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 460 toneladas de rejistro, capitan Bowne, con un cargamento de carbon de piedra, carne salada, ladrillos i maderas, naufragó en la bahia de Chanco el 27 de diciembre de 1849.

La Saint Laurence, que procedia de Nueva York i destino a San Francisco de California, con escala en Valparaiso, se perdió totalmente; pero el capitan i sus 14 tripulantes salvaron en tierra, aunque mui estropiados. Buque i cargamento se perdieron, salvo algunos pocos objetos arrojados a la costa por el mar.

Los náufragos fueron atendidos en tierra i conducidos a Constitucion por el gobernador marítimo de esa ria.

La causa del naufrajio la atribuye el capitan a un error en

la estima i a la intensa neblina que reinaba. La parte salvada, se vendió en el mismo lugar en la cantidad de mil pesos.

1850

«JENERAL PRIETO.»

Bergantin nacional, que, al dejar la ria de Constitucion, con un cargamento de frutos del pais, perdió el timon al salvar la barra del rio Maule i comenzó a hacer mucha agua. No pudiendo agotarla las bombas, fué menester echarlo a la costa. No hubo pérdida de vidas. El siniestro ocurrió el dia 4 de enero de 1850, 10 millas al norte de la desembocadura del Maule.

Se salvó el equipaje i parte de la carga, consistente en harina.

«ISABELA.»

Fragata ballenera de los Estados Unidos de América, que naufragó el dia 13 de enero de 1850 a las 5 h. 30 m. p. m. sobre la costa occidental de la isla grande de Chiloé, un poco al N. de Cucao, probablemente en Quiútil.

De las investigaciones oficiales practicadas para dar ausilio a los náufragos i esclarecimiento del suceso, resulta: que el capitan John I. Braiton, despues de haber salvado el equipaje en cinco chalupas, bajó a la cámara en busca de sus papeles i otros objetos; i que al tratar nuevamente de subir a la cubierta, sufrió un golpe en la cabeza, del cual murió.

Abandonada la Isabela, ésta salió del empeño, por lo que la tripulacion volvió a abordar el buque en la esperanza de salvarla; mas, como aquella encallase nuevamente, hubo de abandonarse de una manera definitiva, comprobando ademas la causa probable de la muerte del capitan. Dieron sepultu-

ra a éste en el mar i dejaron la nave. Parece estraña la sepultura dada al capitan cuando los náufragos se refujiaron en tierra de una manera mas o ménos fácil, para volver al norte i retirarse del lugar del naufrajio, sin dejar constancia de las evidencias del golpe i naturaleza de la muerte.

El 9 de ferero arribó a la bahia de Ancud una de las chalupas con cinco marineros, un piloto i la esposa del capitan Braiton. Desde este momento las autoridades de Chiloé se pusieron en movimiento para socorrer a los demas náufragos, enviando al lugar del naufrajio todas las embarcaciones i recursos de que podian disponer.

Una de las embarcaciones salida de Ancud, halló a un piloto i tres marineros en un estado lamentable en la caleta Quetec (Quiútil), en cuyo lugar habrian perecido indefectiblemente sin el ausilio que con tanta oportunidad recibieran; pues habiéndoles dejado allí una de las chalupas, por no caber todos en ella, se les habian acabado los víveres i solo contaban con unos trozos de carne de un caballo que habian muerto por una rara casualidad.[1] De los ocho tripulantes restantes no se tuvo conocimiento, no obstante los prolijos reconocimientos que se practicaron para hallarlos.

La caleta Quiútil-Quetec de las cartas antiguas—solo ha sido reconocida con prolijidad en 1894, i se sabe se halla unida con el lugarejo de Cucao por medio de una senda trazada en el bosque, algo accesible, pero quizá cerrada por aquellos años.

«MATILDE.»

Bergantin chileno, que naufragó en el mes de julio de 1850 en el puerto de San Antonio. Las crónicas de la época no rejistran pormenores sobre este siniestro; pero debe atribuirse a la fuerza de algun viento del cuarto cuadrante.[2]

1. *El Araucano*, número 1060 del 21 de marzo de 1850.
2. *El Mercurio* de Valparaiso del 19 de julio de 1850.

«SOBRINA HENRIQUETA.»

Barca chilena, con un cargamento de frutos del pais, que habia salido de la ria de Constitucion con destino al norte el 4 de junio de 1850. Algunos dias despues le sobrevino una calma completa i dió en los bajos de punta Carranza, donde se hizo pedazos, pereciendo ahogados el capitan, su esposa, el carpintero i un marinero. El resto de la tripulacion se salvó sobre un pedazo de la cubierta de la nave; pero el único de los sobrevivientes que podia andar cuando llegaron a tierra era el dueño del buque, quien llevó la noticia al Maule. Los náufragos fueron despojados de sus vestidos por los naturales de la comarca.

«CHALANDOUY.»

Barca de los Estados Unidos de América, surta en el puerto de Talcaguano, fué echada a tierra con motivo de la fuerza de un temporal de N. el dia 22 de junio de 1850, donde fué inutilizada. Tenia a su bordo un cargamento de maderas i ladrillos a fuego.

«AVENTURERA.»

Goleta chilena, de 62 toneladas de rejistro, que habia salido del puerto de Arica el 29 del mes de mayo de 1850 con destino a Valparaiso. A los pocos dias se amotinó la jente, dió muerte al capitan don Juan Bautista Blanden i al dia siguiente, hallándose la AVENTURERA a algunas millas al O. de la isla San Gallan, costa del Perú, le taladraron los fondos i la echaron a pique despues de haber robado el dinero i otros objetos de valor que conducia la goleta.

Los tripulantes se embarcaron en un bote i desembarcaron en la playa de Chincha Baja, donde dijeron haber naufragado; mas, como las autoridades peruanas tuvieron sospechas, fueron apresados i sometidos a juicio, resultando que el crimen se habia cometido por robar al capitan Blanden mas de 600 pesos que tenia a bordo, por lo cual fueron entregados a la justicia ordinaria.

CHATA «MAULE.»

Buque de mas de 300 toneladas de rejistro, que habia sido construido en los astilleros de Constitucion, perdido al salvar la barra del rio Maule.

Los datos estadísticos suministrados en 1850 han sido mui deficientes, i es por esto que los siniestros anotados no se acercan a la verdad.

La *Memoria de Marina* habla de tres buques que habian naufragado en ese año en los puertos del N. de la República, pero no los menciona nominalmente ni indica el punto en que tuvieron lugar los siniestros.

1850 (?)

UN BERGANTIN CHILENO.

Esta nave, cuyo nombre no se recuerda, salió del puerto del Corral con un cargamento de maderas i destino al Callao en 1850, mas o menos, que tampoco se precisa el año. Una vez fuera del puerto encontró vientos contrarios i tempestuosos que lo obligaron a correr al S., i acosado mas tarde por los vientos borrascosos del O. i empeñada sobre la costa occidental de la isla Grande de Chiloé, se vió obligada a surjir en la ensenadita de Pangueguape, a cosa de 3 millas al S. de punta Pirulil, donde halló mediocre abrigo contra los vientos que lo fustigaban; mas, habiendo jirado éstos al

NO., lo echó a tierra, haciéndose pedazos sobre las rocas; pero salvó la tripulacion i pasajeros, que se componia del capitan, 7 marineros, la esposa de aquél i dos niños.

Los náufragos, una vez en tierra, se hallaron encerrados en una hondonada cortada por tajamares insalvables. Luego se les presentaron algunos naturales encabezados por un chileno del N. (que suponian prófugo de una cárcel), que les ofrecieron sacarlos del encierro; lo que efectuaron efectivamente, asesinándolos uno a uno al paso que coronaban la altura. Al principio respetaron a la señora, mujer del capitan, i a los dos niños; pero dos dias despues, no queriendo dejar la menor huella de su crímen, les dieron inhumana muerte.

Los vecinos de Cucao conservan todavia la tradicion i la narran sin enfado, estando todos contestes en el fondo de los sucesos i aun se señala el lugar donde fueron enterrados los náufragos. Con este motivo se inició un juicio criminal contra el chileno apellidado Casas, director de la matanza, siendo en seguida llevado al N.; pero no conocemos el proceso i sus detalles; mas, el hecho es cierto i aun viven varios testigos del naufrajio entre los habitantes de Pirulil.

No se conserva el nombre del capitan del bergantin ni el de éste, pero los moradores de la comarca dicen que el caleton donde fondeó el bergantin ofrece mui mediocre abrigo contra los vientos del tercer cuadrante, siendo desabrigado del todo a los del cuarto, que introducen en él una mar mui pesada.[1]

«PRINCE ALBERT.»

Bergantin británico, que habia salido de New Port el 10 de julio de 1850 con un cargamento de carbon de piedra i destino a San Francisco de California; naufragó en el Estrecho de Magallanes, cerca de Sandy-bay el 7 de octubre del

1. Datos suministrados por don Roberto Christie, viajero mui investigador i conocedor personal del lugar donde ocurrió el naufrajio, quien nos aseguró tambien que aun se conservaba en la comarca el mono de proa del bergantin.

mismo año. Dos de los tripulantes fueron asesinados por los indios i un aprendiz gravemente herido, salvándose el resto de la tripulacion.

«HOPE.»

Barca británica, su capitan W. W. Newcastle, que habia salido de Liverpool el 17 de julio de 1850 con un cargamento de carbon de piedra para Panamá, naufragó el 1.° de setiembre del mismo año en el puerto de San Cárlos de Chiloé. Se salvó la tripulacion.

«RODMAN.»

Bergantin-goleta de los Estados Unidos de América, procedente de Rio Grande i destino a San Francisco de California, se perdió el 30 de julio de 1850, en el Estrecho de Magallanes, salvando la tripulacion.

«MANUELA.»

Barca inglesa ida a pique en el Estrecho de Magallanes, con 46,000 pesos en tesoro que conducia, en el mes de abril de 1850. El capitan i tripulantes fueron recojidos por el vapor norte-americano TABOGA, que los condujo a Valparaiso.

«NORDPOLEN.»

Bergantin noruego, al ancla en la caleta de Zapallar, fué arrojado a la playa por un fuerte temporal de viento N., no obstante sus tres anclas, el dia 11 de mayo de 1850. La tripulacion salvó en tierra.

«HUMAYRON.»

Fragata británica, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió por los 55° 40' de lat. S. i 74° 03' de lonj. O. el 8 de diciembre de 1850. El incendio fué tan rápido i voraz, que apénas dió tiempo al capitan, un pasajero i 17 marineros para embarcarse en dos botes i abandonar el buque. El mismo dia los recojió la fragata de la propia nacionalidad Symentry, que se dirijia a Acapulco i arribó a Valparaiso para desembarcar a los náufragos, donde llegaron el 22 del mismo mes a las 9 h. p. m., continuando despues a su destino.

1851

«ALFRED.»

Fragata británica, del porte de 1,073 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Glasgow. Se incendió su cargamento el 11 de enero de 1851, por lo que fué abandonada a 2 millas distante de la isla Quiriquina. El capitan i 32 hombres de tripulacion salvaron en una lancha i dos botes i arribaron al puerto de Talcaguano.

«BELVEDERE.»

Fragata americana, que habia salido de San Francisco de California i destino al Callao, donde debia tomar un cargamento de guano, naufragó en la isla Santa Maria, en el mes de marzo de 1851. Como el naufrajio fué de noche, los tripulantes i pasajeros solo salvaron con la ropa que tenian puesta. Todo lo demas se perdió.

«ECUADOR.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), con pasajeros i carga surtida. Salió del puerto de Coquimbo con destino a Puerto Viejo de Copiapó, con una espesa neblina, i a las 2 h. a. m. del dia 25 de junio de 1851, embistió con el farallon del norte de Pájaros Niños. Con el choque se destrozó la proa i comenzó a inundarse rápidamente, por lo que su capitan se vió obligado a regresar al puerto de salida i varar el vapor en la playa, al N. del muelle i como a 140 metros distante de él.

Inmediatamente se arriaron los botes i se puso en salvo a los pasajeros. Al amanecer del dia siguiente el agua del mar cubria la cubierta del Ecuador de popa a proa, quedando tan solo la borda fuera del agua. La tripulacion se salvó, pero se perdió gran parte de la carga.

El nombre Ecuador proviene de que la Compañía Inglesa de Vapores, desde su fundacion, ha acostumbrado llamar a sus naves con el nombre del pais cuyos puertos sirve. Asi los dos primeros vapores que llegaron al Pacífico, en 1840, se denominaban Chile i Perú.

«CHILE» I «PERU.»

Vapores británicos, jemelos, de ruedas, construidos de madera i forrados en cobre, con aparejo de bergantin. Estos vapores median 54.84 metros de eslora, 9.14 de manga, 4.57 de puntal i 437 toneladas de rejistro. Habian sido construidos en Bristol i destinados a iniciar la navegacion por vapor en las aguas del Pacífico, con la denominacion de *Pacific Steam Navigation Company*. Disponian de numerosos camarotes para pasajeros de primera cámara i tenian capacidad suficiente para pasajeros de cubierta.

Habiendo sido Mr. William Wheelwright el promotor de la

empresa, fué nombrado en Lóndres superintendente de la Compañia i se dirijió con los vapores CHILE i PERÚ a las costas del Pacífico;, penetró por el Estrecho de Magallanes a principios del mes de octubre de 1840, siendo este hecho un precedente notable en los anales de la navegacion en esa época.

Los vapores llegaron a Valparaiso el dia 15 del mismo mes i el diario *El Mercurio*, que se publicaba por entónces en aquella ciudad, decia con ese motivo, el dia 16, lo siguiente:

«Ayer tarde, a las tres, una salva de artilleria hecha por los buques fondeados en este puerto, anunciaba la llegada de los buques de vapor CHILE i PERÚ, que para la navegacion del Pacífico acaban de llegar de Inglaterra.

«Se les ha hecho una recepcion digna del objeto que los conduce: las músicas militares de esta ciudad, embarcadas en varias lanchas, les han salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra fondeados en este puerto i pertenecientes a varias naciones. Entre ellos se confundian un sinnúmero de lanchas cargadas de curiosos, que, sin embargo del viento que reinaba, querian ver mas de cerca la fuerza espansiva del ajente poderoso que sin ausilio de vela ni de remos, movia tan enormes moles. Ambos vapores, despues de haber cruzado esta rada en diferentes direcciones i recibido las salutaciones de la mucha jente que habia atraido este nuevo espectáculo, han fondeado el uno cerca del muelle i el otro frente a la Cruz de Reyes.»

La llegada del CHILE i del PERÚ modificó de una manera casi radical la viabilidad marítima entre Valparaiso i el Callao i puertos intermedios, al establecer esos buques a vapor una carrera periódica i mas o ménos fija entre los puntos estremos de su navegacion, cosa que ántes se hacia con barcos de vela, espuestos a las calmas, corrientes del mar i volubilidad de los vientos: pero mui pronto los vapores se vieron paralizados en sus servicios. Se habia agotado la existencia de carbon de piedra ingles de que se servian como combustible, i fué menester buscar en Chile mantos esplotables: de aquí el combustible para reemplazar el ingles que, por otra parte, era mui caro, dada la distancia de donde procedia.

Mr. Wheelwright no se abatió por tamaña contrariedad: sabia que en el sur de Chile habia mantos de carbon de piedra, i si bien éstos habian sido clasificados con indiferencia por el sabio jeólogo Darwin, se fué a Talcaguano, desde donde escribió con fecha 20 de octubre de 1841:

«La falta de carbon fué el primer mal con que tropezó la empresa a la llegada de nuestros buques al Pacífico. Despues del mas brillante comienzo, tuve el dolor de ver esos hermosos buques fondeados por cerca de tres meses. Me dirijí inmediatamente al sur de Chile, donde al cabo de tres meses de labor, tuve la fortuna de obtener buen carbon a bajísimo precio. Las minas no habian sido nunca trabajadas anteriormente, i el poco carbon que se habia tomado era superficial i de mala calidad...... No tengo la menor duda—agregaba—de que encontraremos tan bueno como el que se esplota en Inglaterra. Todo el pais meridional de Chile tiene carbon en cantidad ilimitada.»

El mismo señor Wheelwright, en una comunicacion dirijida al Instituto Nacional de Washington desde Talcaguano, en 11 de setiembre de 1843, decia: «Desempeñando mis ocupaciones de primer superintendente de la Compañía de Navegacion por Vapor en el Pacífico, fuí inducido a trabajar minas en esta vecindad, ahora 18 meses, con el propósito de obtener carbon para el uso de los vapores...... Elejí el morro de Talcaguano como el mas preferible para el logro del objeto i comenzé la esplotacion del carbon, que se ha empleado con el mejor éxito en nuestros vapores durante los últimos 18 meses, habiendo estraido hasta hoi 4,000 toneladas..... Este carbon no es tan fuerte como el ingles. Arde libremente, produce mucha escoria, que es de un liviano carácter i no se adhiere a las barras.»[1]

La incansable actividad de Wheelwright nos abrió la nueva industria del carbon de piedra, junto con el inusitado movimiento mercantil i los nuevos horizontes que nos exhibia para el porvenir comercial del pais.

---

1. *Vida de William Wheelwright*, por J. B. Alberdi.

El movimiento de la «Pacific Steam Navigation Company» se limitó en sus primeros tiempos al servicio entre Valparaiso i el Callao, i en este tramo de costa, puede decirse, formó la escuela mercantil de que ahora gozamos, que abandonó la antigua rutina española que habia heredado de nuestros projenitores. Los sud-americanos de las costas occidentales de Sud-América abrieron los ojos i aleccionados por el comercio ingles radicado en los nacientes pueblos litorales, comenzaron su era de progreso.

Los vapores Chile i Perú continuaron navegando en la costa occidental de Sud-América con varia fortuna.

El vapor Perú fué echado a la costa en la rada de Valparaiso, por frente al cuartel de policía, por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló en el mes de junio de 1851, inutilizándose por completo. Por aquel año la playa de la rada, donde batia el mar, se hallaba precisamente a espaldas del edificio actual de la Policia i Teatro de la Victoria. En el naufrajio del vapor Perú se perdieron dos vidas.

El vapor Chile, relegado a la condicion de ponton, fué echado a pique en la ria de Guayaquil en el año de 1865, en la última vuelta, poco ántes de llegar al surjidero de la ciudad. El objeto de su hundimiento se dice que fué el de impedir a la escuadra española su acceso por la ria hasta la ciudad de Guayaquil. Estos datos nos han sido suministrados por don Juan Becker, antiguo empleado de la «Pacific Steam Navigation Company.»

Un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante se anunció en Valparaiso el dia 7 de julio de 1851, que se hizo sentir con rigor en la mañana del dia 8, levantando gran marejada en la rada, que dió lugar a varios siniestros en los buques surtos en ella i a los naufrajios siguientes:

«BETTY BLEES.»

Pailebot de los Estados Unidos de América. La fuerza del viento i de la marejada le hicieron faltar las amarras i emba-

rrancó en la punta Cruz de Reyes. En el naufrajio, que fué total, pereció ahogado el piloto del Betty Blees. Los demas tripulantes se guarecieron en el bergantin ruso Louisa Betty.

«NOVION.»

Bergantin chileno, al ancla en la rada i listo para zarpar con destino al puerto de Copiapó. con un cargamento surtido; sorprendido por el temporal, fué arrojado a la costa del astillero Duprat, donde fué destrozado por el mar. El cargamento del Novion estaba avaluado en 25,000 pesos.

«CATHARINE SHARER.»

Barca inglesa, surta en la rada de Valparaiso. Le faltaron las amarras i se fué a la costa, sufriendo pérdida total. No hubo pérdida de vidas.

«GARONNE.»

Barca francesa, con un cargamento surtido, en viaje de Europa para el Pacífico, corriendo el Estrecho de Magallanes, naufragó en la bahia Solano, a fines del año de 1851. Las publicaciones de la época que hemos tenido a la vista, no arrojan luz alguna sobre las causas que dieron oríjen al naufrajio.

Miguel José Cambiaso, jefe de la guarnicion de la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes, despues de los luctuosos sucesos de que fué protagonista en la colonia, se embarcó en el bergantin Elisa Cornish i se dirijió a la bahia Solano o el puerto Wood de los ingleses. Hizo saquear los restos de la Garonne, cuyo cargamento consistia en licores i mercaderias surtidas. Hecho el robo por medio de su jente, trató de huir al Atlántico; pero una contrarevolucion apresó al cruel Cambiaso, i el Elisa Cornish regresó al Pacífico i

arribó al puerto de Ancud, donde se entregó a las autoridades. Mas tarde Cambiaso pagó sus crímenes con la muerte, a que fué condenado en Valparaiso por un consejo de guerra.

«JENERAL RIVERA.»

Bergantin nacional, al ancla en Valparaiso, le faltaron las amarras i se fué a la playa del Almendral el dia 2 de agosto de 1851, donde fué destrozado por las olas. La tripulacion salvó en el bergantin nacional CADETTE.

«MOLLY BAWN.»

Barca inglesa, del porte de 384 toneladas de rejistro, capitan John Hiscox, con un cargamento de 3,000 quintales de cobre refinado, dejó el puerto de Coquimbo el 24 de julio, con destino al de la Herradura, donde debia completar su cargamento; pero por seguir la costa mui de cerca, faltándole el viento, la corriente la echó a la costa, donde fué destruida por el mar.

«JANE STRONG.»

Barca inglesa, del porte de 357 toneladas de rejistro, capitan John Urquhart, se estrelló contra las rocas de la costa de Gualpen, al norte i cerca del Biobio. La barca habia salido de Iquique con un cargamento de salitre i destino a Europa. Buque i cargamento se perdieron, pero la tripulacion salvó en los botes i se dirijió a Talcaguano.

La JANE STRONG hacia gran cantidad de agua cuando fué fletada, pero no de tal manera que inspirase cuidado. Siguiendo su destino i hallándose por los 40° de lat. Sur, i habiendo desarbolado del palo mayor, el agua aumentó en tal proporcion que el capitan se decidió a arribar al puerto

mas cercano. Cuando el buque encalló, que fué el dia 13 de octubre de 1851, la tripulacion tenia agotadas sus fuerzas en el continuo picar las bombas para evitar que el buque se fuese a pique. Tenian ya cinco dias con sus noches en ese constante afan.

«ADRIANA.»

Bergantin chileno, con un cargamento de aceite de lobo, que naufragó en la isla Mocha el dia 23 de abril de 1851. Buque i cargamento se perdieron totalmente; pero la tripulacion salvó en los botes.

«ELISABETH.»

Bergantin chileno, al ancla en Valparaiso, con un cargamento de leña, naranjas i otros productos procedentes de la isla de Otahiti, fué echado a la costa el 4 de junio de 1851, con motivo del temporal del cuarto cuadrante que sopló ese dia. Perecieron ahogados el capitan i dos marineros. Los demas se salvaron en la fragata ATLANTIC.

«PALESTINA.»

Barca de los Estados Unidos de América, al ancla en Valparaiso, con un cargamento de harina destinado a San Francisco de California. Le faltaron las amarras con motivo del temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 4 de junio i se fué a la costa, perdiéndose totalmente.

1852

«OCEANO.»

Bergantin chileno que, al deslastrar en la bahia de Ancud, dió la voltereta en 1852, perdiéndose totalmente.

Los documentos de la época no rejistran los pormenores,

aunque el naufrajio se carga a la cuenta de la mala estiva o al mal sistema que por entónces se tenia de hacer deslastrar a los buques por fuera de la bahia ántes de entrar al puerto, persiguiendo una economia mal entendida.

«BELLA MARGARITA.»

Bergantin chileno, perdido como el precedente, por deslastrar en la boca de la bahia de Ancud. Dió a la banda i se fué a pique, en 1852.

Las autoridades marítimas de Ancud por aquellos años no debian ser mui aptas para el puesto que desempeñaban, pues exijian a las naves deslastrar ántes de entrar al puerto, con lo que les quitaban su estabilidad, en una comarca donde los vientos son rafagosos i duros.

«FLOR DE LLICO.»

Goleta nacional, que naufragó en el puerto de Talcaguano en el mes de enero de 1852. La goleta PRIMAVERA, tambien nacional, condujo a los náufragos a Valparaiso.

«EUJENIA.»

Goleta nacional, con un cargamento de frutos del pais, en viaje de la ria de Constitucion para los puertos del norte, naufragó al salvar la barra del rio Maule, a principios del mes de marzo de 1852.

«SERENA.»

Barca nacional, al ancla en Talcaguano, arrastró sus anclas i dió en la playa el 2 de julio de 1852. El buque fué inutilizado, pero salvó toda la jente.

«PORTUGUES GUIMARAENS.»

Barca nacional, al ancla en la caleta de Colcura, fué echada a la costa por un temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló a principios del mes de julio de 1852. Se perdió buque i cargamento, salvándose la pripulacion.

«STAFFORDSHIRE.»

Fragata de los Estados Unidos de América, procedente de Boston i destino a San Francisco de California, con un cargamento surtido i 300 pasajeros a bordo. Naufragó a principios de julio de 1852 en la isla Santa Maria, pereciendo ahogado uno de los pasajeros.

Los documentos que se han tenido a la vista no dan pormenores sobre este naufrajio,

«NOVION 2.°».

Bergantin nacional, que naufragó en la costa de Colcura, bahia de Arauco, cerca de Punta Arenas. No se consignan detalles sobre este naufrajio. El siniestro ocurrió a principios del mes de setiembre de 1852.

«CITY OF PITTSBURG.»

Vapor de los Estados Unidos de América, de 2,600 toneladas de rejistro, procedente de Nueva York, habia arribado a Valparaiso el dia 22 de octubre de 1852, en viaje para Panamá i San Francisco de California, i se incendió el dia 24 del mismo mes a las 2 h. a. m. Los buques de guerra surtos en el puerto i las autoridades marítimas le procuraron pronto ausilio, mas todo fué inútil: el incendio incrementó de una ma-

nera estraordinaria, i el casco se fué a pique a la 1 h. 45 m. p. m.

Segun las informaciones, se ignoró el oríjen del fuego. Se salvaron los equipajes i no hubo desgracia personal; pero el gran número de emigrantes que se dirijian a California hubo de quedarse en tierra, en espera de otra oportunidad para seguir a su destino.

«CRISIS.»

Fragata británica, que salió de Valparaiso el 13 de octubre de 1852, con destino a Inglaterra, con un cargamento de salitre, se fué a pique en el paralelo de 43° de lat. S. Arribaba sobre la costa por hacer mucha agua i tener descompuestas las bombas. La tripulacion se salvó en dos botes, i presentándose a la vista la barca chilena VENUS, tomó a los náufragos a su bordo i los condujo a Valparaiso, sin novedad.

«MILAGRO.»

Bergantin nacional, en viaje de la ria de Constitucion para el puerto del Corral, con un cargamento de cebada i madera, naufragó en la punta Lora, cerca de Llico, salvándose la tripulacion, el dia 30 de octubre de 1852. Los documentos que hemos tenido a la vista, solo confirman el hecho, pero no dan pormenores sobre el siniestro.

«PERSEVERANCIA.»

Fragata española, naufragada a la altura del Cabo de Hornos. La fragata de los Estados Unidos de América ZENOBIA, recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso. No se dieron mas pormenores.

«TRENTON.»

Buque de los Estados Unidos de América, en viaje del Callao para Valparaiso, con un cargamento de guano, se fué a pique a 300 millas al O. de Valparaiso. El buque se perdió por los 34° 20' de lat. S. i 76° de lonj. O. a causa de un temporal. El capitan Mr. Thompson se vió obligado a echar al agua dos botes para salvar su jente. Cuando la tripulacion dejó su buque, subia el agua a la cámara, i todo se perdió. La tripulacion solo tuvo tiempo para embarcar un poco de agua i unas galletas, i una hora despues de haber dejado al TRENTON, éste se fué a pique, a fines de noviembre de 1852. Los náufragos salvaron en los botes i arribaron a Valparaiso el 30 del mismo mes.

«LYRA.»

Barca británica, procedente de Glasgow i destino a San Francisco de California, que naufragó el 13 de noviembre de 1852, a la altura del cabo Desolacion. La tripulacion i pasajeros salvaron en los botes.

«MARGARITA.»

Bergantin nacional, procedente del puerto del Tomé i destino al norte, con un cargamento de frutos del pais, naufragó en la punta de Tumbes el dia 10 de junio de 1852, perdiéndose totalmente. Las náufragos salvaron en tierra mui maltratados, ménos un marinero que murió ahogado.

«RUMENA.»

Barca nacional, procedente de Valparaiso i destino a Toralillo, con un cargamento de ladrillos, naufragó el dia 3 de junio en Pichidangui, perdiéndose totalmente. Salvó la tripulacion.

1853

«DANIEL BERWICH.»

Goleta norte-americana, del porte de 95 toneladas de rejistro, capitan G. A. Oppelman, al ancla en Talcaguano, se incendió a las 9 h. 30 m. p. m. del dia 3 de enero de 1853. Fué imposible estinguir el fuego, que habia comenzado en la bodega. Se largó por la mano la cadena del ancla i se echó la nave a la costa, barrenando sus fondos para inundarlo i salvar el casco, lo que no se consiguió.

«CALIFORNIA DORADA.»

Buque viejo, al ancla en la rada de Valparaiso, ido a pique por efecto del viento N. que sopló el 30 del mes de marzo de 1853.

«LORD COCHRANE.»

Buque viejo i abandonado, al ancla en Valparaiso, ido a pique por efecto del viento N. que sopló el 30 del mes de marzo de 1853.

«CADETE.»

Bergantin nacional, ido a pique sobre sus anclas con motivo del temporal de viento N. que sopló el 31 de marzo de 1853. Habia sufrido varias colisiones i sus tripulantes lo habian abandonado a causa de su mal estado.

«JOWA.»

Fragata del comercio del Perú, capitan Clark, al ancla en la rada de San Antonio, por faltarle las amarras, con motivo de un fuerte viento N. que sopló el 20 de marzo de 1853, se fué a la costa, destrozándose completamente. Parte de la tripulacion fué salvada, a escepcion de algunos hombres que el mar arrastró hácia afuera.

UNA GOLETA.

Un viajero terrestre llegado a Valparaiso el 26 de abril de 1853, hizo saber que algunos dias ántes habia naufragado en la caleta Tuman, costa de Colchagua, una goleta nacional. Esta nave, que tomaron por la SANTA TERESA i la MARIA DE LA CRUZ, habia salido de Valparaiso con un cargamento de maderas para el puerto de San Antonio, i habiéndola batido un fuerte viento N. en alta mar i haciendo mucha agua, pusieron rumbo a tierra para no irse a pique. La goleta se destrozó entre las peñas i los tripulantes salvaron a nado, ménos el patron o capitan, que se ahogó.

«PENSAMIENTO.»

Barca chilena, al ancla en la bahia de Ancud, con un cargamento de maderas, batida por un fuerte temporal de viento N., le faltaron las amarras i se fué sobre la costa de Lechagua, donde fué inutilizada el dia 11 de abril de 1853. Segun informaciones enviadas al *Mercurio* de Valparaiso, la pérdida de la PENSAMIENTO i su destruccion se debió a haber cargado mucho la cubierta ántes que la bodega.

«ROBERT SURCOUF.»

Barca francesa, en viaje de Francia para San Francisco de California, sufrió un fuerte temporal al doblar el Cabo de

Hornos: el buque desarboló, i haciendo mucha agua, sus tripulantes se vieron obligados a abandonarlo, salvándose en los botes. El bergantin británico Acacia los recojió a su bordo el dia 4 de junio de 1853 i los condujo a Valparaiso.

Los náufragos fueron hallados en un estado lamentable de desnudez, pues que se habian visto obligados a abandonar la barca de una manera mui precipitada. Los náufragos eran en número de 17.

UNA GOLETA.

Goleta nacional, que salió del puerto de Tomé el 27 de junio de 1853 llevando varios pasajeros para Caldera i Copiapó. El temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló en aquellos dias la hizo naufragar en la costa de Itata, sufriendo pérdida total, barco, pasajeros i tripulantes. Algunos cadáveres fueron arrojados a la costa.

«DOS AMIGOS.»

Bergantin chileno, en viaje de los puertos del norte de la República i destino a la bahia de Ancud, donde debia tomar un cargamento de maderas. Al tomar el puerto de su destino en la noche del 11 de mayo de 1853, encalló en el rodal de Guapacho, donde fué totalmente destrozada. Las crónicas contemporáneas no consignan las víctimas, pero la mayor parte de la tripulacion salvó en las vergas, de donde fué recojida al dia siguiente.

«NIEVES MARTINEZ.»

Barca chilena, en viaje de los puertos del norte de la República i destino al de Ancud, donde debia tomar un cargamento de maderas. Al entrar al puerto de su destino, en la noche del 24 de junio de 1853, embarrancó en la isla de Co-

chinos, destrozándose por completo. Los náufragos salvaron en los botes. Este naufrajio como el precedente del bergantin Dos Amigos, fueron debidos a la oscuridad de la noche i a carecer de la luz de un faro, pues el de Punta Corona no existia aun, que fué encendido algunos años mas tarde.

UN BUQUE.

Se sabe por la barca nacional E. Martinez que al S. de Chiloé i en 60 brazas de agua, se fué a pique un buque británico con un cargamento de cobre. Los náufragos habian llegado a la bahia de Ancud en la lancha del buque.

«QUITO.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.). En viaje de Copiapó al puerto de Guasco, conduciendo pasajeros i un cargamento surtido, naufragó en la punta Lobos, a la entrada del puerto del Guasco, entre las 10 i 11 de la noche del dia 10 de julio de 1853, sufriendo pérdida total.

El Mercurio de Valparaiso del 20 de julio de ese año narra así el siniestro: «Navegaba el vapor Quito en la noche del 10 del presente 12 millas mas allá del Guasco, i el capitan, que por segunda vez hacia el viaje en nuestras costas, tomó la caleta de Punta de Lobos por la bahia del Guasco. El mar estaba tranquilo i la luna alumbraba opacamente la escena. El vapor tomó rumbo directamente a tierra cuando dió inesperadamente sobre una roca i el choque lo arrastró todavia un cuarto de cuadra (31 metros), dando de una piedra en otra con tanta fuerza, que los fondos se abrieron inmediatamente. Al primer ímpetu varios pasajeros se arrojaron al agua con precipitacion, de los que hai quienes han visto una mujer con un niño, que se suponen perdidos. Los demas comenzaron a echarse a los botes i el buque fué abandonado enteramente

a la tripulacion. Cuando aquéllos volvieron de su sorpresa i trataron de volver a bordo, les fué impedido acercarse por órden que habia dado el capitan. La correspondencia i tesoro comenzó entónces a desembarcarse con alguna regularidad, i la primera ha sido salvada del todo; pero de las barras de plata que venian de Copiapó, se perdieron 16, habiéndose logrado sacar 24 i otra mas de oro.

«A las 48 horas despues se fué el buque a pique, perdiéndose hasta la borda. Cuando algunos pasajeros fueron despues a bordo, encontraron los baules i maletas despedazados con hachas o cuchillos para estraerles el dinero. Algunos individuos de la tripulacion se habian aprovechado de la turbacion i aturdimiento jeneral para apropiarse este tesoro. Muchas partidas pequeñas i grandes de dinero se han perdido de esta manera. Al dia siguiente se supo en el Guasco el accidente, i el cónsul británico i las autoridades se trasladaron al lugar del siniestro i los náufragos fueron conducidos a la poblacion, de donde los tomó el FIREFLY el dia 15 para trasladarlos a Coquimbo. No se puede saber a punto fijo las personas perdidas. El capitan del QUITO escribe a la Ajencia que no ha muerto mas que don Cruz Tobar, que traia consigo 200 onzas. Los pasajeros confirman esto en cuanto a los de cámara, pero dicen que no es posible saber de las personas de cubierta, que eran muchas i de las que se notaba solo la falta de la mujer i niño que hemos indicado.

«Los náufragos se quejaron de maletas perdidas i falta de proteccion que han tenido del capitan e indivíduos de la tripulacion, pero éstas siempre son como las quejas de la desgracia; la justicia i la lei no pueden ser nunca cumplidas donde el «sálvese quien pueda» es la suprema autoridad que reina.

«Muchos pasajeros quedaron en Coquimbo por no quererse embarcar en el FIREFLY, i solo 6 de cámara llegaron con 18 peones i 3 mujeres».

De los 198 pasajeros que conducia el QUITO solo murió ahogado don Cruz Tobar, por haberse arrojado al agua en medio de su turbacion. Los demas salvaron en los botes, dirijién-

dose al puerto del Guasco. La carga, consistente en mercaderias i algunas barras de plata, se perdió, salvándose tan solo una parte del equipaje de los pasajeros.

«ANNA.»

Bergantin chileno, en viaje del puerto de Ancud para los del norte, con un cargamento de maderas, un fuerte viento del O. lo empeñó sobre la costa occidental de la isla Grande de Chiloé i embarrancó sobre la costa del cabo Guabun el 28 de setiembre de 1853, a las 2 h. p. m. La pérdida fué total, pereciendo todos los tripulantes en tan inhospitalaria rejion.

«SOVERLING.»

Barca británica, de 542 toneladas de rejistro, procedente de Lóndres para San Francisco de California, se fué a pique el dia 17 de setiembre de 1853, en latitud S. 48° i lonjitud 80° O. La tripulacion se salvó a bordo del bergantin ANNA CECILIA en número de 20 personas, incluso 4 pasajeros, con escepcion del capitan i 3 marineros, que se ahogaron por salvar los documentos i papeles del buque.

«FELIX.»

Fragata chilena, a la carga en la caleta de Lotilla. Miéntras tomaba su cargamento de carbon de piedra, chocó contra unos arrecifes i se fué a pique con 500 toneladas de carbon a bordo. Las crónicas de la época nada dicen sobre la tripulacion. El naufrajio ocurrió a principios de octubre de 1853.

«AFFGHAN.»

Fragata norte-americana, que naufragó a la altura del Cabo de Hornos. La barca británica DIRECTA recojió a los náufra-

gos en número de 11 i los condujo a Valparaiso, donde entró el dia 11 de noviembre de 1853.

«SABINE FRANÇOIS.»

Barca belga, que naufragó en Quintero el 14 de noviembre de 1853, estrellándose contra las rocas, yéndose a pique inmediatamente. La tripulacion salvó en los botes. Este buque, al mando del capitan Beckman, habia salido de Pisagua el dia 19 de octubre i arribaba a Valparaiso para refrescar víveres. Conducia un cargamento de salitre para Europa.

«EDUARDO.»

Bergantin chileno, que naufragó el dia 12 de diciembre de 1853 al norte de Caldera. El bergantin no tenia carga a su bordo i sus tripulantes lo abandonaron al verlo en peligro.

«JUANA MARIA.»

Bergantin chileno, que naufragó en la rada de Llico en el mes de octubre de 1853. Las informaciones que hemos podido compulsar no arrojan ninguna luz sobre las evidencias del naufrajio ni respecto a la suerte que corriera su tripulacion.

«THREE SISTERS.»

Barca británica, capitan J. Douglas, salió del puerto de Tongoi el 20 de diciembre de 1853 cargada de metales de cobre para Baltimore, debiendo hacer escala en Valparaiso. A las 11 h. a. m. del mismo dia se levantó una brisa fresca, que en la tarde se habia hecho temporal del tercer cuadran-

te, con mar mui alta i revoltosa, que hacia trabajar mucho a la barca.

A la 1 h. a. m. del dia siguiente, comenzó a hacer agua i no obstante de achicar las bombas sin cesar, el agua subió rápidamente, i a las 4 h. de la mañana siguiente habia aumentado de tal manera, que perdieron toda esperanza de salvar el buque i echaron los botes al agua: a las cinco mandó el capitan embarcarse en ellos toda la tripulacion i 15 minutos despues la barca se fué a pique, salvándose todos los oficiales i marineros, quienes tomaron rumbo para Coquimbo, donde llegaron a las 9 h. a. m. del mismo dia. La sumersion de la barca tuvo lugar el dia 22 de diciembre de 1853.

«JUANA J. FOUT.»

Barca nacional, salida de Valparaiso para el puerto de San Antonio, capitan Alhers, fué arrastrada por la corriente i echada sobre las rocas, entre Playa Ancha i el rodal del Buei, donde fué destruida del todo, con su cargamento de trigo, el dia 29 de junio de 1853. La pérdida se achacó, por entónces, a la impericia del capitan. No hubo víctimas.

1854

«NORTH CAROLINA.»

Fragata de los Estados Unidos de América, con un cargamento de guano de las islas Chinchas i destino a Europa. Corriendo el Estrecho de Magallanes, varó en la rada David, a principios de febrero de 1854. Allí se sublevó la tripulacion; pero sabido esto por el comandante de la barca trasporte chilena INFATIGABLE, mandó su lancha bien tripulada a cargo de un oficial, que puso paz entre los tripulantes de la NORTH CAROLINA. En seguida, arrojando parte de la car-

ga al agua, puso a flote la fragata i la condujo a Punta Arenas. Allí fué reconocida i hallándola en mal estado, fué abandonada por su capitan, quien se dirijió a Valparaiso en la barca INFATIGABLE.

La NORTH CAROLINA quedó en Punta Arenas, bajo la custodia de las autoridades de esa colonia, hasta que los interesados dispusieron de ella i de su cargamento.

«MANCHESTER.»

Segun la informacion, tomada a bordo del bergantin de guerra chileno METEORO, a los dos sobrevivientes del naufrajio, resulta:

El 7 de abril de 1854 zarpó de Nueva York con destino a Valparaiso la fragata norte-americana MANCHESTER, de propiedad de Mr. Edward W. Gadner de Nantuchet, cargada por la casa de comercio de M. M. Cattwight i Harrison con carbon i madera, al mando del capitan Alexander H. Coffin, con dos pasajeros i 14 hombres de mar, cuyos nombres se incluyen al fin.

Encontrándose el buque en mal estado, a causa de la mucha agua que hacia, arribó a Montevideo el 4 de julio, habiendo perdido en la navegacion al marinero José Green, que murió de resultas de una enfermedad comun. Reparóse un tanto en el puerto, i tomando cuatro marineros mas para reforzar su tripulacion, dejó a Montevideo el 28 del mismo mes.

Cinco dias estuvo capeando un temporal en las inmediaciones del Cabo de Hornos, i es probable que el cálculo de estima hubiese sufrido algun error considerable, que el mal tiempo no les permitió rectificar por las observaciones. Resultado de esto fué que el 28 de agosto, último dia de capeo, hallándose al oeste del Cabo, tocaron en una piedra a las 10 de la mañana.

El buque principió a hacer mucha agua, i el temporal seguia; perdiéronse los cuatro botes que tenian, i las bombas, léjos de dar abasto, se obstruyeron con el carbon del carga-

mento i fué imposible arreglarlas. Un consejo de oficiales resolvió cortar los palos, i a las diez del dia se habian echado abajo el mayor i el trinquete.

Seis horas despues avistaron la tierra, trataron de ganarla i no pudieron conseguirlo. Entre tanto, el tiempo pasaba i el agua iba en aumento. Amanece el dia siguiente, i a las cinco de la mañana el buque fluctuaba entre flotar e irse a pique; la jente principiaba a refujiarse sobre la toldilla; ábrese en seguida el buque i perece la mayor parte de la tripulacion.

El capitan socorre a los dos pasajeros, su esposa e hijo; Roberto Wells i el segundo piloto hacen otro tanto por su parte; arrójanse sobre la madera que ya boyaba en el mar, i los cinco juntos se dirijen a tierra. Un momento despues una ola ahoga a esa desgraciada madre i separa de a dos a los únicos cuatro que aun sobrevivian a sus compañeros; éstos varan en diferentes sitios, i no demoran mucho en juntarse, guiados por la misma suerte.

Construyen un pequeño bote i se procuran algunos restos del naufrajio, con los que arreglan otro, en el cual se salvan. Varan la popa del buque i se proporcionan asimismo algunos víveres, con lo que se mantienen por algun tiempo.

Los rigores del clima i los sufrimientos causan la muerte a David Reed Evans el 3 de noviembre. El 22 visitan los indios por segunda vez a los náufragos, i no pudiendo conseguir de éstos lo que en su primera visita, es decir, vestidos, los atacan i resulta de este encuentro la muerte del infeliz capitan i la de dos indios.

Miéntras tanto, el infortunado niño de trece años de edad, Tomas E. Coffin, perdiendo en tan corto tiempo a su padre i a su madre, consigue, acompañado de Roberto Wells, escaparse de éstos i comunicarnos los desastrosos detalles de esta horrible catástrofe.

Despues de la muerte del capitan, último de los 19 que han perecido de los 21 que se encontraban a bordo, estos dos, ménos desgraciados que sus compañeros, cruzaron en su bote, en busca del Estrecho, cuando el tiempo se los permi-

tia, refujiándose en tierra cuando les era contrario, i alimentándose con galleta i el marisco que encontraban.

El 15 de febrero de 1855 se juntaron con una familia de fueguinos, con quienes se encontraban a nuestra llegada al puerto de Fortescue; de éstos han recibido mui buena hospitalidad i han sido tratados con benevolencia; han vagado juntos en algunos puertos del sur del Estrecho i cuando se encontraban en la isla de Cárlos, vieron pasar dos buques, que probablemente fueron la barca-trasporte INFATIGABLE i el vapor CONSTITUCION.

A principios del mes de mayo llegaron a Fortescue i no salieron de allí hasta que los recojió el bergantin de guerra chileno METEORO, el 25 de mayo del mismo año.

Sus padecimientos en estos cien dias no fueron menores; la galleta, que constituia su principal alimento, se les acabó bien pronto, i el marisco fué ya su único alimento. La desnudez en que se hallaban no podia ser mayor; i el encontrarse entre indios, a quienes no entendian i a quienes no podian inspirar confianza, los atormentaba sobre manera.

Pero es satisfactorio saber que jamas intentaron hacerles el menor mal, siendo, por el contrario, grande el empeño que tomaban todos i cada uno de los indios en aliviarles en sus infortunios.

La lista siguiente contiene el personal que se hallaba a bordo de la MANCHESTER el dia del naufrajio, el lugar del nacimiento de cada uno de ellos, el empleo que desempeñaban a bordo i la suerte que les cupo:

Capitan, Mr. Alexander H. Coffin, Nantuchet, muerto el 22 de noviembre de 1854;

Esposa de éste, Mrs. Elisa Ana Coffin, de idem, ahogada el 28 de agosto;

Hijo de ámbos, Mr. Tomas Eduardo Coffin, idem, salvado el 25 de mayo de 1854;

Primer piloto, Mr. Cárlos H. Puman, ahogado el 28 de agosto;

Segundo idem, Mr. David Reed Evans, de Wales, muerto el 3 de noviembre de 1854;

Marinero, Roberto Wells, de Boston, salvado el 25 de mayo;
Id., José Green, I. Batavia, muerto en el viaje;
Id., Roberto Joshua, Jamaica, ahogado el 28 de agosto;
Id., Eduardo Bennet, New-Port, id., id., id.;
Id., Guillermo H. Fisher, Nueva York, id., id., id.;
Id., Santiago Butler, Baltimore, id., id., id.;
Id., Guillermo Richards, Nueva Jersey, id., id., id.;
Id., Lorenzo Wilson, Baltimore, id., id., id.;
Id., Santiago Cumberland, Jamaica, id., id., id.;
Id., Guillermo Johnson, Nueva York, id., id., id.;
Cocinero, Juan Alexander, Nantuchet, id., id., id.;
Mayordomo, José Francis, id., id., id., id.,

Embarcados en Montevideo:

Marinero, Juan Parker, Inglaterra, ahogado el dia 28 de agosto;
Id., Mateo Allis, Dublin, id., id., id.;
Id., Jorje Leal, Aberdeen, id., id., id.;
Id., Juan Smith, Copenhague, id., id., id.

«MANUEL MARTINEZ DIAZ.»

Esta barca nacional, de la matrícula de Valparaiso, habia salido de ese puerto con destino al del Corral, con un cargamento de mercaderias surtidas. Recaló sobre punta Galera con un tiempo duro del N. i mar mui fuerte.

Asotaventada del lugar de su destino, el capitan creyó conveniente arribar sobre el puerto de Ancud; pero perdido el timon con la fuerza del temporal, destrozadas todas las velas i hallándose la barca al capricho del viento i del mar, largó sus anclas a 4 millas distante de tierra, por frente a la costa occidental de la isla Grande de Chiloé, el 1.° de julio de 1854, por frente a punta Poluque. El tiempo era tempestuoso i en la noche le faltó la cadena de estribor. En la tarde del dia siguiente, haciendo el buque mucha agua i no inspirando confianza la cadena del ancla de babor, resolvió el capitan abandonar el buque i salvar su jente en los botes.

En efecto, embarcado el equipaje i los papeles del buque, se dirijieron a tierra; pero al llegar los botes a la playa fueron envueltos por las rompientes, ocasionando la muerte del capitan, del piloto, del contramaestre i de seis marineros. Solo salvó el carpintero i tres hombres de mar, quienes dieron en Ancud la noticia del naufrajio.

La MANUEL MARTINEZ se sostuvo por algunas horas mas sobre su ancla de babor; pero faltándole ésta, dió al traves sobre la costa, haciéndose pedazos, con pérdida total del cargamento.

«EMILIA LUISA.»

Barca chilena, procedente de Australia i destino a Valparaiso, embarrancó en la costa occidental de Mas-a-Fuera de Juan Fernandez en la noche del 7 de julio de 1854, salvándose 13 de los 14 tripulantes que componian la dotacion de la barca.

En el mes de octubre del mismo año fueron recojidos los náufragos por el bergantin-goleta de guerra chileno JANEQUEO. Entre los náufragos estaba el conocido vecino de Valparaiso don Pedro Kendall.[1]

«JENERAL LA FUENTE.»

Bergantin chileno, en lastre i destino a la ria de Constitucion. Despues de haber salvado la barra del rio Maule con toda felicidad, por faltarle el viento, la corriente lo aconchó sobre la costa, donde fué inutilizado. La jente se salvó en los botes.

El nombre de este buque le fué puesto en memoria de don Antonio Gutierrez de la Fuente, gran mariscal del Perú, que figuró ventajosamente durante la guerra de la independencia i contra la dominacion del jeneral Santa Cruz. Fué varias-

1. *Juan Fernandez*, por B. Vicuña Mackenna, páj. 793.

veces senador, mereciendo siempre gran consideracion de sus conciudadanos por su carácter i patriotismo.

«CORSARIO.»

Fragata de los Estados Unídos de América, que naufragó en el mes de octubre de 1854 al lado sur de punta Murro, Papudo. Las crónicas rejistradas no dicen gran cosa sobre las evidencias de este siniestro: solo confirman el hecho.

«WATERLILY,»

Goleta británica, que naufragó en el puerto de Talcaguano en la noche del 26 de agosto de 1854. Estaba cargada de trigo. Un temporal de viento norte la echó sobre las rocas, donde fué destrozada. La tripulacion salvó en los botes. Las crónicas que hemos podido consultar no espresan las evidencias del siniestro, que fué total.

«J. R. S.»

Bergantin chileno, que naufragó en la costa de Papudo el dia 15 de mayo de 1854. Se salvó la tripulacion, pero se perdió toda la carga. Un fuerte viento del norte lo echó a tierra, donde fué destrozado con su cargamento de trigo.

«ANA REBECA.»

Bergantin chileno, al ancla en Valparaiso con un cargamento de mercaderias surtido i destino a Arica, se fué a la playa, impulsado por un viento del norte, a las 11 h. a. m. del dia 13 de agosto de 1854. La pérdida fué total, salvándose en el dia parte del cargamento. No hubo pérdida de vidas.

«CRISTINA.»

Barca nacional, con un cargamento de guano para Inglaterra, salió de Valparaiso el 29 de julio de 1854 i fué abandonoda por su capitan el 11 de agosto por hacer mucha agua, yéndose a pique a las 4 h. a. m. del dia 12, estando los náufragos a la vista de la barca. El capitan con algunos marineros arribó en un bote a Valparaiso i el primer oficial con los restantes fué recojido por el bergantin chileno CHALLENGER al norte del rio Maule i llevados a Valparaiso.

TEMPORAL

El dia 5 de mayo de 1854 comenzó a soplar en Valparaiso un fuerte viento del norte i al dia siguiente se hacia verdadero temporal, ocasionando en la rada numerosos siniestros, de mas o ménos consideracion, siendo totales los siguientes, que tomamos del diario *El Mercurio* del 6 al 8 de mayo de aquel año:

«ESPERANZA.»

Barca chilena, al ancla en la rada de Valparaiso, con un cargamento de 1,600 quintales españoles de harina, 500 fanegas de afrecho i 58 rollos de velas. Por garrearle las anclas, sufrió una colision con la CAROLINA PONT, i cuando se desprendieron, la primera se fué a pique minutos despues con todo su cargamento. Este buque era de propiedad de su capitan don Tomas M. Grath. El siniestro tuvo lugar a las 2 h. 30 m. a. m. del dia 6.

«LONCOMILLA.»

Bergantin-goleta nacional, se fué a la costa a las 8 h. 30 m. a. m. del dia 6, a impulso del viento i las olas del mar. Varó

en el Almendral, quedando su quilla i casco sobre los restos del vapor Perú que varó allí hace algunos años. El buque pertenecia a los señores A. C. Gallo i C.ª Su cargamento de maderas.

«BELLA MARIA TERESA.»

Goleta nacional que se fué a la playa a las 10 h. 30 m. a. m. del mismo dia i encalló a la derecha del bergantin-goleta Loncomilla. Este buque estaba a la carga i pertenecia a un señor Rios. La tripulacion se salvó.

«CATALINA.»

Fragata nacional, que se fué a la costa del Almendral a las 5 h. p. m., donde fué destrozada. Era de propiedad de don Rafael Garcia Huidobro. Murió ahogado un marinero. El jóven Coopers, cajero de la casa de los señores Heatly Hacker i C.ª, fué herido en un brazo por su arrojo para salvar a la señora i niños del capitan del buque en peligro.

«FORTUNA.»

Fragata chilena, con un cargamento de maderas, propiedad de Salamanca i C.ª, varó en la playa del Almendral, por efectos del temporal que sopló el mismo dia 6.

«ANA.»

Bergantin chileno, con un cargamento de 200 toneladas de carbon de piedra. Se fué a pique. Su dueño el capitan Autzen.

«GUAYMAS.»

Chata o almacen flotante, se fué a pique sobre sus anclas, con un cargamento de guano. Su dueño M. Duprat.

«CATHARINA.»

Fragata chilena, con un cargamento completo destinado para Méjico, fué echada sobre la playa del Almendral el dia 6. Sus dueños eran los señores Larrain i Errázuriz.

«ESPRESS.»

Bergantin chileno, en lastre, fué varado en la playa del Almendral. Era propiedad del capitan Peterson.

«HURRICANE.»

Bergantin-goleta chileno, en lastre, fué destrozado. Su dueño don Raimundo Vergara.

«COLCHAGUA.»

Goleta chilena, en lastre, fué inutilizada en el puerto. Era su dueño don L. Fernandez.

«JOSEFA.»

Goleta chilena, en lastre, varó en el puerto, inutilizándose por efecto del temporal que sopló el dia 6 de mayo.

1855

«MAULE.»

Pequeño vapor, construido de fierro, de ruedas, remolcador de la barra del rio de su nombre i propiedad del Gobierno de Chile.

Sirviendo de escampavia al vapor de la República CAZADOR, que estudiaba las costas i rios de Arauco, bajo el comando del capitan de fragata don Leoncio Señoret, se fué a la playa al amanecer del dia 22 de marzo de 1855, encallando un poco al norte de la desembocadura del rio Budi, donde se perdió totalmente.

La tripulacion salvó en tierra, debido al poco calado del MAULE que le permitió a las rompientes del mar lo arrojasen a la playa. Los náufragos se dirijieron por tierra a la ciudad de Valdivia, sin ser molestados por los indíjenas en su tránsito por el territorio araucano.

Mandaba el MAULE el guardia marina examinado don Dionisio Olavarria, quien fué absuelto de todo cargo por el consejo de guerra, i asimismo su único oficial guardiero el guardia marina don Juan Estéban Lopez.

La pérdida del MAULE se atribuyó por entónces al mal gobierno de la nave i a la pronunciada tendencia de irse sobre estribor. El buque navegaba de S. a N.

«IMPERIAL.»

Bergantin chileno, en viaje del puerto de Guasco para el archipiélago ee Chiloé: al recalar a la bahia de Ancud en la noche del 20 de abril de 1855, embistió contra el rodal de Guapacho, perdiéndose totalmente.

El capitan del bergantin don Lucas Carlin i toda la tripulacion salvó en los botes i se dirijieron a la ciudad de Ancud. Los documentos que ha sido posible consultar no arrojan luz alguna sobre las evidencias del siniestro; pero es un hecho que él se debió a la falta de la luz de un faro.

«VENUS.»

Barca chilena, en viaje de la ria de Constitucion para los puertos del norte, con un cargamento de frutos del pais. Al salvar la barra del rio Maule, tocó con los fondos en una ro-

ca de la punta de Lobos, perdió el timon, yéndose a pique en seguida. El siniestro tuvo lugar el dia 14 de marzo de 1855. No hubo víctimas, pero se perdió el cargamento.

«ADELA MARTINEZ.»

Barca chilena, en viaje de Valparaiso para el puerto del Corral, en lastre, donde debia tomar un cargamento de maderas; al entrar al puerto de su destino, en la noche del 14 julio de 1855, naufragó en el banco Tres Hermanas. El buque habia embocado el puerto bajo el imperio de un temporal de viento del NO. con noche mui oscura. Fondeó por frente al fuerte de San Cárlos, pero faltándole las amarras, embarrancó, sin poder tomar el puerto.

El buque se hizo pedazos, pero no hubo pérdida de vidas.

«INFATIGABLE.»

Barca-trasporte del Gobierno de Chile. Se hallaba surta en la rada de Valparaiso i lista para zarpar con destino a Punta Arenas de Magallanes, llevando víveres para esa colonia.

Hacia sus últimos aprestos de rancho, cuando hizo esplosion la Santa Bárbara, quemándose los 4 quintales españoles de pólvora que tenia en ella, en momentos que se vaciaba en los estanques de cobre el contenido de los barriles.

El suceso ocurrió a las 11 h. 30 m. a. m. del dia 3 de agosto de 1855. El casco del buque se destrozó desde el palo mayor hasta la popa, i sus costados hasta la línea de flotacion, yéndose a pique cuarenta minutos despues, en 29 metros de agua.

La causa del siniestro no es posible esplicarla satisfactoriamente; pero es de suponer se debiese al poco órden que habia en Santa Bárbara, defecto ya manifestado por su comandante en época anterior, procurando garantir ese delicado pañol; pero, como en todo pais nuevo, sin una administra-

cion correcta, los detalles técnicos son desatendidos, el caso previsto hubo de verificarse. Sin embargo, la causa de la esplosion debe suponerse motivada por la falta de precauciones en los encargados de operar en Santa Bárbara; pues en ese momento, como se ha dicho, se vaciaban los barriles en los estanques, i el polvorin impregnando la atmósfera se comunicó con los respiraderos de la linterna, porque es sabido no habia aislamiento entre la luz i el pañol.

Con la esplosion hubo que lamentar, a mas de las pérdidas materiales, la de dos distinguidos oficiales, que lo fueron los tenientes segundos señores Desiderio Garcia Videla i Tomas Lopez, seis tripulantes i gran número de heridos.

«ELENA PRIMERA.»

Barca chilena, del porte de 180 toneladas de rejistro, capitan don A. Banc-Rembearg i de propiedad de don José Guimaraens, de Valparaiso.

La Elena Primera habia salido del puerto Herradura de Coquimbo (Guayacan) el 9 de julio de 1855, en lastre, con destino a Lota, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra. Comenzó su viaje con viento sur hasta el dia 18, que la tomó un temporal récio del cuarto cuadrante. El dia 19 lo pasó a la capa con proa al SE.1/4E. i mucha cerrazon que no permitia ver los objetos a 80 metros de distancia, en circunstancias que el capitan no habia tenido observacion por varios dias.

A las diez de la noche del mismo dia embistió la barca en unas rocas que destaca la costa de Pingueral, 3 millas al N. de la bahia de Dichato. El buque se destrozó media hora despues de varado; pero la tripulacion, compuesta de 9 hombres, la señora del capitan i un niño, salvaron por medio de un andarivel que tendieron a las rocas, partiendo del baupres de la nave, i que fué dado con tanta oportunidad como acierto.

Los náufragos se trasladaron por tierra al pueblo del Tomé.

«CAROLINA BOSSI.»

Barca chilena, con un cargamento de harina, i destino al N., al salir de la ria de Constitucion varó en la barra del rio Maule o banco del N. de la desembocadura. donde perdió el timon. Ausiliada oportunamente salió del empeño; pero fué a embarrancar en seguida en la playa de Putú, el 10 de agosto de 1855.

La tripulacion salvó en tierra i asimismo una parte de la carga; pero el buque fué destrozado por completo.

Las grandes lluvias ocurridas a fines del mes de julio de 1855, dieron lugar a una riada estraordinaria del rio Maule, que bajó el dia 31 i arrastró con todos los buques surtos en la ria de Constitucion, e hizo varar en la costa a la barca DAVID THOMAS, el bergantin HABANERO MANUEL, el VASCO GUIMARAENS, el AGUSTIN MARIA, la ELENA TERESA, la PRESIDENTA, el MANUEL ÇARVALLO, el ACTIVO, la MARIA SUSANA, la GOAHEAD i el vapor FÓSFORO. Todos fueron lanzados al agua mas tarde, con mas o ménos averias, volviendo a su vida de mar.

Los que sufrieron pérdida total fueron los siguientes, a mas de innumerables embarcaciones menores.

«RAYO.»

Vapor chileno, remolcador del rio Maule, cojido i enredado con las barcas FLORA MAC-IVER i la LEONOR, que fueron arrastradas a la barra, se fué a pique perdiéndose totalmente i ahogándose 12 hombres, que no alcanzaron a trasbordarse a los demas buques.

«FLORA MAC-IVER.»

Barca chilena, que, arrastrada por la corriente de las aguas del rio Maule, fué echada fuera de la barra i arrojada despues

por la marejada a la playa de Quivolgo donde fué destruida. La tripulacion salvó en tierra.

«LEONOR.»

Barca chilena, como la precedente, echada fuera de la barra, naufragó en la playa de Quivolgo, sufriendo pérdida total i dos hombres de su tripulacion ahogados. Los demas salvaron en tierra.

«EUDORA.»

Vapor de los Estados Unidos de América, de la carrera de la ria de Constitucion, procedente de Valparaiso con pasajeros i mercaderias várias. Al entrar a la ria de Constitucion el dia 1.° de agosto de 1855, encalló en la playa de Quivolgo. Se salvaron los pasajeros, la tripulacion i la carga, aunque ésta mui averiada por el agua del mar.

La causa de la pérdida del vapor Eudora fué de que el capitan de la nave, sin respetar las indicaciones del tiempo que le hacia el semáforo, se dirijió a la barra del rio en circunstancias de haber braveza de mar i fuerte corriente vaciante del rio. No acertó con la canal i encalló en la playa, donde fué inutilizado.

«CLARO.»

Bergantin chileno, del porte de 135 toneladas de rejistro, en viaje de los puertos del N. de la República i destino a Constitucion, al salvar la barra del rio Maule encalló en la playa comprendida entre el banco del Boqueron i la piedra de los Lobos i las Ventanas, donde fué destrozado, en el mes de setiembre de 1855.

La tripulacion salvó en tierra, como asimismo parte del aparejo de la nave i algunos objetos menudos.

«PHANTOM.»

Fragata inglesa, con un cargamento de cobre, en viaje del puerto de Caldera para el de Obispo, donde debia completarlo, naufragó inopinadamente en punta Cabeza de Vaca, haciéndose pedazos, salvando la tripulacion en los botes.

Segun las investigaciones oficiales, el capitan de la PHANTOM habia fondeado mui cerca de la costa, hasta tal punto que el buque se hallaba a 20 metros de las rocas i en inminente peligro. Se le ofrecieron ausilios, que el capitan no quiso aceptar, atribuyéndose su negativa al estado de embriagüez en que se hallaba.

El dia 7 de diciembre de 1855 hubo en Valparaiso i costas cercanas un verdadero temporal de viento del cuarto cuadrante, como en los meses de riguroso invierno de mayo a julio, lo que ha llamado la atencion de los marinos, por manera que las naves surtas en la rada fueron cojidas de sorpresa por el viento norte, teniendo que luchar muchas de ellas con los inconvenientes de no poder recibir ausilios oportunos, aunque los solicitasen.

Asi, no es de estrañarse que con lo desprevenidos que se hallaban hubiese varios buques en peligro i esperimentasen colisiones mas o ménos graves i algunas pérdidas.

A las 3 h. p. m. del dia indicado las olas habian llegado a su colmo i se oia su estrépito al azotar los edificios i malecones del barrio del Puerto. Hé aquí los naufrajios ocurridos:

«MANUEL OLIVARES.»

Bergantin-goleta nacional, por faltarle las amarras fué arrastrado a la costa a impulso del viento i del mar, como a las 4 h. p. m., encallando por frente al teatro de la Victoria, donde fué despedazado, salvándose la tripulacion.

«CAROLINA.»

Barca chilena, que pidió ausilio a las 3 h. 30 m. p. m., pero no habiéndolo recibido por no tener las autoridades marítimas los medios de hacerlo, a las 6 h. p. m., se fué a la costa por frente al Callejon del Cuartel, donde fué despedazada, por haberle faltado las amarras.

«MARIA TERESA.»

Goleta nacional, surta en la rada de los Vilos desde el 3 de diciembre de 1855. Con motivo del temporal de viento norte que sopló el dia 7, fué echada a la costa, donde se destrozó. Media 44 toneladas de rejistro, se hallaba en lastre, su capitan señor Figueroa. Se salvó la tripulacion.

«PANCHITA.»

Bergantin-goleta nacional, de 129 toneladas de rejistro, capitan señor Egusquiza. Hallándose al ancla en el puerto de San Antonio, le faltaron las amarras, con motivo del temporal de norte que sopló el dia 7 de diciembre de 1855, i se fué a la costa, perdiéndose totalmente, salvándose la tripulacion. Este barco habia salido de Valparaiso el dia 2 del mismo mes, para tomar un cargamento de cereales.

UNA GOLETA CHILENA.

Por carta del capitan de la barca chilena PORTUGUES GUIMARAENS, escrita desde el puerto de Pisagua, se supo en Valparaiso, que el dia 15 de diciembre de 1855, se avistó por fuera de Pisagua una goleta sin nombre en la popa, entre aguas, que el capitan fué a bordo i reconoció ser una goleta i asegura ser chilena, cargada con madera, al parecer de Consti-

tucion; que en su costado tenia un grande agujero, por fuera, con hacha; que vió tres banderas, una chilena, otra peruana i la otra española, i ademas un saco de papas nuevas, rotulado a Tadeo Carrasco, Valparaiso. Tambien dice que le han dicho en Pisagua que en Iquique han aprehendido a tres marineros i que éstos han confesado haber muerto al capitan, a un caballero con su señora embarazada, a dos hijos de éstos i a otro mas, ascendiendo las víctimas a siete personas.

No conocemos el juicio seguido en Iquique, ni mas pormenores que los que da *El Mercurio* de Valparaiso del 8 de enero de 1856.

«CONDACE OF LIVERPOOL.»

Barca británica, de 404 toneladas de rejistro, con un cargamento surtido, de Inglaterra para Valparaiso, capitan D. Guillermo Edington i 15 tripulantes, desarboló el 28 de noviembre de 1855 en el Cabo de Hornos. Perdido su timon i haciendo mucha agua, fué abandonada por la tripulacion el dia 2 de diciembre del mismo año; ésta fué recojida por la barca inglesa HAYDEE, que se dirijia a San Francisco de California, capitan William Rees, dirijiéndose a Talcaguano para desembarcar a los náufragos.

«HAYDEE.»

Barca inglesa, que habia recojido a los náufragos de la barca de la misma nacionalidad, CONDACE OF LIVERPOOL, abandonada en el Cabo de Hornos, naufragó en la isla Mocha en el mes de diciembre de 1855.

La lancha nacional HIJO DEL MAR recojió a los náufragos de ámbas tripulaciones en número de 31 individuos i una señora, donde habian permanecido 21 dias i los condujo al puerto de Talcaguano. En el naufrajio de la barca HAYDEE, murieron ahogados dos hombres.

«ROSARIO.»

Fragata chilena, con un cargamento de guano de las islas Chinchas, para Inglaterra, naufragó por los 46° de latitud S. a fines del mes de diciembre de 1855. Los náufragos se salvaron en los botes de la fragata i llegaron con ellos a Chiloé. No poseemos mas informaciones.

1856

«CAZADOR.»

Vapor-trasporte del Gobierno de Chile, de ruedas i construido de madera i fierro i dedicado desde su orijen a paquete de pasajeros. Este buque habia salido del puerto de Talcaguano con destino a Valparaiso el dia 13 de enero de 1856, conduciendo tropas i algunos pasajeros, en número da 501 personas.

A las 8 h. de la noche, en momentos que el CAZADOR navegaba viento en popa a vela i vapor, encalló en las rocas que destaca el cabo Carranza, constituyendo uno de los naufrajios mas luctuosos de nuestros anales marítimos. El choque fué tan récio i la sumersion del casco tan rápida, que apénas hubo tiempo para arriar los botes i embarcarse en ellos las personas que se hallaban a popa. La jente de proa fué envuelta por el torbellino de las olas al hundirse la nave.

Cuatro botes pudieron ponerse a flote, dos de ellos cargados de jente se dirijieron directamente a tierra i zozobraron ántes de llegar a ella; mas, los otros dos, dirijido uno por el comandante del CAZADOR, don Ramon Cavieses, i el otro por el contador Guzman, se dirijieron a la ria de Constitucion, donde llegaron en la mañana del dia siguiente. Solo salvaron 43 personas, pereciendo ahogados 458 entre pasajeros, tropa i marineria.

En el momento del naufrajio, hubo sobre la cubierta de la nave, ya media sumerjida, episodios verdaderamente conmo-

vedores: los oficiales corrieron a proa para atender a las órdenes del comandante i cayeron envueltos en el torbellino del siniestro, sin alcanzar a practicar maniobra alguna.

La distinguida familia Iñiguez, que iba a bordo, pereció por completo, inclusa una de las niñas recien casada que, viendo perdida toda esperanza de salvacion, se echó a los brazos de su marido i se hundieron juntos en el abismo, i como éste muchos otros matrimonios de las dos compañias del Batallon 2.° de línea que iban de trasporte.

Perecieron ahogados todos los tenientes del buque, incluso el oficial de guardia, que se arrojó a la cámara por sus escotillas para encerrarse en su camarote i ocultar sus culpas, i a mas los oficiales de tropa embarcados.

De las investigaciones oficiales que se practicaron para el esclarecimiento de las causales que motivaron el naufrajio, resultó que el oríjen único que motivó el siniestro, fué la alteracion del rumbo dado por el comandante, alteracion ordenada por el oficial de guardia a despecho del timonel de servicio, quien manifestó que el rumbo a que gobernaba lo habia recibido del comandante. Sin embargo, el rumbo fué alterado sin conocimiento de aquél i a pesar de las protestas del timonel.

El consejo de guerra absolvió al comandante de toda responsabilidad, no obstante la impresion dolorosa que dejaba la hecatombe del naufrajio.

He aquí el parte del comandante del CAZADOR, en que da cuenta del naufrajio, cuatro dias despues del siniestro.

«*Valparaiso, febrero 4 de 1856.*

«Señor Comandante Jeneral:

«Tengo el sentimiento de participar a US. el desgraciado suceso que ocurrió el 30 del próximo pasado a las 8 de la noche, al buque de mi mando.

«A esa hora, hallándose de guardia el teniente 1.° don Roberto 2.° Simpson, fuí sorprendido por un choque violento que dió el buque, encallando en las rocas de Carranza, 18 millas al SO. de Constitucion; salí en el acto i ordené algunas maniobras a fin de acercar el buque a otro lugar accesi-

ble para desembarcar, que fueron infructuosas. El casco se habia abierto a proa i la desgracia tocaba a su término; sin otra deliberacion ordené arriar los botes i acudió a la toldilla todo el que pudo. No habiá otro medio de salvacion. Toda la jente que ocurrió se embarcó en los botes i se dirijió a la playa inmediata, que no era la que mas seguro desembarcadero ofrecia, i al atracar tuvieron la desgracia de perecer la mayor parte. Yo me embarqué en el último bote que se arriaba, el cual tocó el agua en el acto de sumerjirse el buque, i nos dirijimos a la caleta de Constitucion, a cuyo punto llegamos a las 7 de la mañana: mas tarde llegó otro que conducia al contador i 13 hombres.

«Acto contínuo de mi llegada me dirijí al señor gobernador de aquel pueblo, en solicitud de ausilios para regresar por mar al lugar del naufrajio, a fin de recojer a los náufragos que en los palos i en las rocas inmediatas estuviesen asilados, cuando una feliz casualidad me proporcionó encontrar al señor don José Ignacio Larrain, el cual, a la noticia del suceso, tomó a su cargo cuanto podia hacerse en esas circunstancias. Sin él, nada hubiera yo podido conseguir, i el tiempo se hubiera perdido en consultas i deliberaciones. Por sí mismo reunió a las autoridades, i con su aquiescencia dió órden para el pronto apresto del vapor Vilos, dispuso que se proporcionase alojamiento i víveres a los náufragos, i dictó muchas disposiciones para el caso de que el vapor no pudiese salir, respondiendo por sí al pago de los gastos que causasen: todo lo que dispuso, con un acierto i enerjia admirables, fué aceptado i cumplido en el acto, sin que nadie se desdeñase a observarle.

«Los inconvenientes que surjieron despues, impidieron la ejecucion de esas medidas, i el resultado que se obtuvo mas tarde hizo ver lo infructuosas que habrian sido; sin embargo, será un consuelo para todos saber que se haya tomado tanto empeño con el fin de salvar a una sola vida.

«Se resolvió entónces emprender la marcha por tierra con los recursos que se habian preparado al efecto, contando tambien con las balsas de pescadores que se encuentran en

la playa, frente al lugar del naufrajio; a las 4 de la tarde llegamos a ese punto i tuve el desconsuelo de no encontrar visible ningun resto del buque. Tres marineros solamente habian logrado salir a tierra, asidos a una tabla, por la mañana. De los dos botes que atracaron a la playa, con jente, el subteniente de la compañia del 2.° de línea i 7 soldados, 3 marineros i un soldado de marina i dos mujeres de la tropa. El subdelegado de ese puerto se encargó de la conduccion de los náufragos a Constitucion.

«No puedo concebir idea, señor Comandante Jeneral, de la causa que haya dado lugar a la pérdida del buque de mi mando. No culpo a nadie tampoco, ni aun el desvio del rumbo que el efecto de las guiñadas del timonel, pueden inducir a presumir que haya sido su único oríjen, a no ser que alguna alteracion del rumbo que dí, lo haya causado. El consejo de guerra que me juzgue examinará la causa del suceso tan desgraciado.

«Yo zarpé de Talcaguano por órden del señor Intendente, a las once i media del dia 30 del próximo pasado, habiendo embarcado para conducir a Valparaiso la 6.° compañía del 2.° de línea al mando del capitan don Valentin Rodriguez, un piquete del mismo cuerpo de 23 hombres, al mando del subteniente don Vicente Alvarez de Araya, i un número de mujeres de los soldados que no bajaba de 140, segun la lista para la suministracion de víveres: tambien venian de pasajeros, con acuerdo del señor Intendente, el administrador de la aduana de Talcaguano don Manuel Iñiguez, su señora i dos niños, don Francisco Uriondo i señora, don Lorenzo Guzman i don Vicente Vasquez; desgraciadamente todos han sucumbido, a escepcion de los que constan de la lista que acompaño.

«La salida del vapor se verificó con viento del sur i mar llana, i andando a vela i vapor 10 millas por hora. [A la 1 h. de la tarde, estando fuera del puerto i como a 15 millas del fondeadero, se marcaron la punta O. de Tumbes al S 5°O. i la de Coliumo al ENE. del compas, desde cuyo punto mandé gobernar al N. del compas, rumbo que nos llevara direc-

tamente hasta avistar a Curaumilla. La máquina se puso a media fuerza i con el ausilio de las velas andábamos 8 a 9 millas por hora. Como a las seis de la tarde volví a subir a cubierta i ví la costa a la distancia de 5 a 6 millas; se recomendó al oficial de guardia viese con frecuencia el compas i a fin de que el timonel pusiese atencion al rumbo; igual cosa tenia costumbre de hacer a cada oficial al hacerse cargo de la guardia i a cada instante que yo dejaba la cubierta. Despues de esto, entré a la cámara, pues debía de tomar la guardia a las 8 de la noche, en reemplazo del guardia marina Gana (Ignacio Luis), que se quedó (en Valparaiso) a mi salida para Talcaguano.—(Firmado).—*Ramon Cavieses*, comandante.

«Al señor Comandante Jeneral de Marina.»

«DORIS.»

Barca británica, con un cargamento de metales, se fué a pique por frente a Tongoi, el 10 de enero de 1856. No conocemos mas antecedentes sobre este naufrajio; pero sabemos que el capitan i los tripulantes salvaron en los botes de la Doris.

«DOMINGA FANING.»

Barca peruana, capitan don Jaime Quilaber, en lastre, i procedente del puerto del Callao i destino al archipiélago de Chiloé, donde debia tomar un cargamento de maderas, embarrancó en la noche del 14 de abril de 1856, entre los islotes de punta Tilduco, por los 41° 57' de lat. S., costa occidental de la isla Grande de Chiloé. Esta parte de la costa es sucia i mui brava, i han ocurrido en ella numerosos naufrajios, mas o ménos desastrosos.

En el naufrajio murieron ahogados el capitan, el piloto i dos marineros, i en tierra un muchacho i el sobrecargo, que se estravió en el bosque. Solo salvaron 6 marineros de la

nave, que se dirijieron por tierra a Cocotúe, Lechagua, i, por fin, a la ciudad de Ancud.

La causa del naufrajio debe haber sido un error en la lonjitud, por falta de cronómetro a bordo, desatendido con frecuencia, en las naves mercantes, por aquellos años.

«VENTURA.»

Barca chilena, del porte de 249 toneladas, capitan don Jorje Caballero. Hallándose al ancla en el puerto del Papudo, con un cargamento de trigo, un fuerte temporal de viento del NO., a las 10 h. a. m. del 15 de junio de 1856, la echó a la costa donde se hizo pedazos. La tripulacion se salvó en tierra. Los dueños de la VENTURA eran los señores Peña i C.ª del comercio de Valparaiso.

«TRES HERMANOS.»

Bergantin chileno, del porte de 106 toneladas de rejistro, al ancla en el puerto del Papudo, a la carga. Un fuerte temporal de viento del NO. le hizo faltar las amarras e irse sobre una costa roqueña, haciéndose pedazos, el 15 de junio de 1856, simultáneamente con la barca VENTURA. La tripulacion salvó en tierra.

«PANAMA.»

Vapor ingles, en viaje del Atlántico al Pacífico i puerto de Valparaiso, chocó en una roca ahogada, cerca al cabo Tamar, en el Estrecho de Magallanes, perdiéndose totalmente el dia 5 de mayo de 1856. Los náufragos salvaron en los botes, siendo recojidos en seguida por la barca sarda SAN JORJE, que condujo a Valparaiso al capitan i cinco oficiales. La tripulacion se dirijió a Buenos Aires en el buque de los Estados Unidos de América L. PARRY.

«WILLIAM HAMIL.»

Fragata ballenera norte-americana, que naufragó en la costa de Arauco, cerca de la desembocadura del rio Imperial, a fines de enero de 1856. El vapor chileno Arauco condujo a los náufragos a Valparaiso. Parece no haber habido pérdida de vidas, segun los datos que se han tenido a la vista.

«RAYO.»

Goleta chilena, que naufragó en la desembocadura del Rio Bueno, a fines del mes de enero de 1856, sufriendo pérdida total. El bergantin chileno Fósforo salió de Valdivia i recojió a los náufragos.

«ISIDORA.»

Goleta chilena, con un cargamento de carbon de piedra a bordo, al ancla en la rada de Valparaiso; un temporal de viento del NO. la echó a la costa, cerca del teatro de la Victoria, donde fué destrozada por completo. La tripulacion se salvó toda.

«CHANSIR.»

Barca británica, de Glasgow, capitan Mr. Joseph Wilson, que habia salido de Caldera el 1.° de mayo de 1856, con un cargamento de ejes de cobre i destinada a Swansea. El buque comenzó a hacer mucha agua el dia 9 i se vió obligado el capitan el dia 11 a abandonarlo, el que se fué a pique durante la noche, como a 400 millas al SO. del puerto de Coquimbo. Capitan i tripulantes arribaron a Coquimbo a las 2 h. a. m. del 15 de mayo en los botes de su buque.

«WENSTERN BRYDE.»

Fragata inglesa, que naufragó en las cercanias del Cabo de Hornos, a principios del mes de marzo de 1856. Los tripulantes salvaron en los botes de la nave i se dirijieron a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes, donde fueron ausiliados los náufragos por las autoridades de la localidad.

Con este motivo, el Gobierno de S. M. B. obsequió al de Chile un magnífico bote salvavidas del mejor tipo de la época, que ha prestado mas tarde mui buenos servicios en varios puntos de la costa i en los rios Tolten e Imperial.

«F. BRYDE.»

Buque de los Estados Unidos de América, procedente de las islas de Chincha, con un cargamento de guano i destino a los Estados Unidos de América. Naufragó a fines del mes de mayo de 1856 en el Estrecho de Magallanes; pero las noticias que hemos podido compulsar no precisan la localidad ni las causas del siniestro. Los náufragos salvaron en tierra.

«ALIANZA.»

Bergantin chileno, del porte de 232 toneladas de rejistro, propiedad de don José Matías López, de Valparaiso. Este buque, procedente del archipiélago de Chiloé i destino a Valparaiso, con un cargamento de maderas, embarrancó en los farallones de Idango, al S. del puerto de San Antonio en la mañana del dia 12 de agosto de 1856.

El Alianza traia a su bordo al capitan de la barca nacional Santitos, i tanto éste como el del bergantin, el contramaestre i cuatro marineros, perecieron ahogados. Solo salvaron cuatro hombres en tierra, a duras penas i mui maltratados.

El Alianza se hizo pedazos, i los documentos que se han

tenido a la vista no espresan las causales que hayan motivado el siniestro; i esto es mui comun, i pone de manifiesto una vez mas el ningun interes que se tiene por la estadística de los siniestros marítimos.

«FRANCISCA.»

Fragata chilena, del porte de 489 toneladas de rejistro, propiedad del armador de Ancud, don Francisco Cavada. En viaje de Chonchi para la costa del N., con un cargamento de maderas, jamones i otros artículos, encalló en la costa norte del estrecho de Chacao, en el punto llamado el Astillero, el 11 de octubre de 1856.

La FRANCISCA cruzaba el estrecho nombrado, i faltándole el viento, la corriente la aconchó sobre la costa, donde, al encallar, fué inutilizada por completo. La tripulacion salvó en tierra i asimismo todo el cargamento de la fragata i el aparejo de la nave, que fué utilizado mas tarde para aparejar la balandra EMPRENDEDORA, que sirvió de escampavia al bergantin goleta de guerra JANEQUEO, encargado de esplorar los archipiélagos de Guaitecas i de Chonos, en los años de 1856 i 1857.

«VIRJINIA CERDA.»

Barca chilena, capitan Jorje W. Smith, procedente de Valparaiso i destino a la bahia de Ancud, con un cargamento de mercaderias surtido. Hallándose a la entrada del puerto de su destino, un fuerte contraste de viento del NO. al O., le rifó todas las velas, por lo que su capitan se vió obligado a dar fondo en la ensenada de Guapacho, a las 9 h. 30 m. de la noche del 9 de setiembre de 1856. La fuerza del viento i la marejada le hizo faltar las amarras i dar en la costa.

El buque i la carga se perdieron totalmente; pero la tripulacion, compuesta de 13 hombres, se salvó con el ausilio dado desde tierra por la autoridad marítima de Ancud, que ayudó eficazmente, ausiliando para tender un andarivel.

«DIAMANTE.»

Bergantin chileno, que se hallaba a la carga en la isla Mocha; sorprendido por un fuerte viento del N., le faltaron las amarras i se fué sobre la costa de la isla, haciéndose pedazos. Los tripulantes salvaron en un bote i se dirijieron en seguida a Talcaguano, donde llegaron sin novedad el 1.° de noviembre de 1856. El dueño del Bergantin era el armador de Lota don Ramon Pacheco.

«PUDETO.»

Barca peruana, capitan don Andres Garcia, con cargamento de arroz i azúcar, procedente de Valparaiso i destino al puerto de Ancud. Naufragó en la ensenada de Poloque, costa occidental de la isla Grande de Chiloé, el 27 de noviembre de 1856.

Segun las investigaciones practicadas por la autoridad marítima de Ancud, resulta: que lo tempestuoso del tiempo i el haber sido arrastrada al S. por la corriente, empeñándola en la costa al reconocerla, i rifadas todas las velas, su capitan se vió obligado a embarrancar el buque para salvar su jente. La barca fué destrozada al dar en tierra, i la tripulacion, compuesta de 14 hombres, incluso el dueño de la PUDETO, don José Eusquiza, salvó en tierra.

Los documentos que hemos podido consultar no adelantan mas pormenores.

«INTREPIDO.»

Bergantin chileno, de propiedad de don Ramon Martinez Diaz, estando de carena en la rada de Valparaiso i tumbado sobre una lancha de propiedad de don Juan Masson, se fué a pique arrastrando consigo la lancha, el dia 5 de agosto de 1856.

«AGNES.»

Goleta chilena, al ancla en la rada de Curanipe i en franquia para hacerce a la vela, le pegó un fuerte viento del N. que la echó a la playa, donde fué destrozada el dia 29 de agosto de 1856. La tripulacion salvó en tierra i asimismo parte de la carga.

1857

«LAURA.»

Barca chilena, del porte de 246 toneladas de rejistro, propiedad de don J. E. Rojas, con lastre de piedra i en viaje de Talcaguano para la ria de Constitucion. Al salvar la barra del rio Maule, se fué a la costa, perdiéndose totalmente, a las 11 de la mañana del dia 6 de enero de 1857. La tripulacion con sus equipajes salvó en los botes.

«SANTITOS.»

Barca peruana de la matrícula del Callao, capitan don Guillermo Bussing, con un cargamento de sal i licores destinado a Chiloé. Por hacer mucha agua i no pudiendo agotarla las bombas, fué abandonada por sus tripulantes momentos ántes de irse a pique, en la tarde del 19 de abril de 1857, a la altura del cabo Metalqui i a 15 millas de tierra. Un bote con los náufragos, en número de 13, arribó a la caleta Metalqui a las 10 de la mañana del dia siguiente, dirijiéndose en seguida a la ciudad de Ancud.

UNA GOLETA.

Goleta chilena, del porte de 40 toneladas de rejistro, procedente de la ria de Constitucion i destino al puerto del Callao,

con un cargamento de madera. A mediados del mes de febrero de 1857, salió a la mar i poco despues le dió un ventarron que no pudo resistir i dió a la banda, quedando sobre el casco sus tres tripulantes, Federico Winter, capitan i dueño de la nave; Enrique Frantzon, aleman, i Manuel Rodriguez, chileno. El capitan de la fragata ESPERIMENTO, que se dirijia al puerto de San Antonio, encontró al buque náufrago el dia 17 de febrero de 1857, a la altura de unas 40 millas de ese puerto i 70 de Valparaiso, entre dos aguas, juguete de las tremendas olas que con furioso ímpetu se estrellaban con ella. El capitan de la fragata don Oscar Carlson, alcanzó a distinguir jente en la embarcacion náufraga e hizo inmediatamente echar un bote al agua para prestarles socorro. Despues de grandes dificultades logró el bote atracarse a la embarcacion zozobrada i recojer a los tres infelices que exánimes yacian agarrados a los palos. El capitan les hizo dar inmediatamente algun refrijerio para volverlos a la vida, porque hacia ya tres dias que no comian i que permanecian en aquel lamentable estado.

Tres dias estuvieron esos desgraciados luchando entre la vida i la muerte, sufriendo los horribles tormentos del frio i del hambre, i lo que es peor, sin otra espectativa que una muerte desesperada. Varios buques pasaron a mas corta distancia que el que los socorrió; pero a pesar de las señales que hicieron, no fueron apercibidos; ya iban a abandonarse a su desesperacion, cuando la providencia o la casualidad les deparó aquel buque salvador. [1]

«LUSITANIA»

Chata o almacen flotante, surto en la rada de Valparaiso, que se hallaba al costado de la barca británica ROYAL SOVEREING, recibiendo el cargamento de guano de las Chinchas, chocó fuertemente con la SOVEREING, yéndose a pique inmediatamente. No hubo pérdida de vidas.

1. *El Mercurio* de Valparaiso, del 24 de febrero de 1857.

«ALLEN.»

Barca inglesa, que habia llegado de Rio Janeiro a Valparaiso el dia 31 de mayo de 1857, al ser atracada a la fragata MERCEDES de donde debia tomar un cargamento de guano de las Chinchas, dió a la banda i se fué a pique a las 2 h. 38 m. p. m., el dia 4 de junio de 1857, arrastrando consigo al capitan i sus tripulantes; pero luego volvieron éstos a la superficie i fueron socorridos por los botes del buque de S. M. B. VINCEN.

La causa precisa del siniestro fué debida a que se deslastró del todo ántes de que comenzase a recibir la carga, lo que la hizo perder la estabilidad al ser remolcada hácia el costado de la fragata MERCEDES.

El buque era construido de fierro. La autoridad marítima hizo colocar una boya en el lugar del siniestro para indicar el peligro e impedir que otras naves larguen sus anclas en esa localidad.

«WALTON MUNCASTER.»

Barca inglesa, capitan Munsley, en viaje del puerto de Chañaral de las Animas para el de Caldera, donde debia desembarcar pasajeros i completar su cargamento de metales de cobre, naufragó en la punta Infieles, al S. de la entrada de las Animas, a las 11 h. a. m. del dia 27 de junio de 1857. La calma i la accion de la corriente la arrastraron a los escollos de la citada punta.

El capitan Munsley, despues de tres mortales dias de residencia en los arrecifes, abandonó el buque con el piloto, cocinero, mayordomo i tres marineros, sirviéndose de una balsa preparada al efecto, i despues de estudiar bien la accion de la corriente, se abandonó a ella. Tres mortales horas pasaron entre las rompientes i las peñas: saliendo por fin del

peligro, i fueron recojidos por los botes ausiliadores que rodeaban el lugar del naufrajio.

Cuando el capitan consideró perdido su buque, hizo embarcar a su esposa en la lancha i 16 marineros de la tripulacion, para comenzar el salvamento; pero al dejar el buque, la lancha fué envuelta por las rompientes, zozobró i perecieron todos los tripulantes, sin poder ser socorridos. Lo mismo ocurrió a un bote de la fragata inglesa DENNIS BRUNDICH, que procuraba ausiliar a los de la WALTON MUNCASTER. En el momento de atracar al bauprés para tomar a cuatro desgraciados que quedaban allí, las rompientes envolvieron a la embarcacion, i pereció el piloto i 4 marineros i los demas náufragos. Solo escapó a nado el contramaestre, que fué recojido por un bote del bergantin VELOZ, al salir de las rompientes.

Se distinguieron en el difícil salvamento de los náufragos de la WALTON MUNCASTER, los capitanes, pilotos i marineros de la barca chilena NUEVA PACÍFICO, de la inglesa DENNIS BRANDICH, de la hamburguesa ELENE i bergantin chileno VELOZ. Todos sus esfuerzos fueron inútiles para el salvamento del buque náufrago, logrando tan solo socorrer a una pequeña parte de los náufragos.

Hubo 25 víctimas, i entre éstas cinco de los ausiliadores, tan abnegados como infelices.

El cargamento de la fragata WALTON MUNCASTER, capitan Maunsel, consistia en 17,000 quintales de mineral de cobre, despachados por el señor don José H. Mackeny. Se ahogó tambien un jóven llamado Salvador Osandon, que iba de pasajero para el puerto de Caldera.

«CARMELA PRADO.»

Barca nacional, que habia salido de Valparaiso para Chiloé a mediados de junio de 1857, con mui poco lastre. A mediados de octubre no habia llegado a su destino, despues de 4 meses de navegacion, por lo que se la supuso perdida en alta mar. Salir con una o dos lanchadas de lastre en el ri-

gor del invierno para las rejiones australes, era un verdadero suicidio, i tal ocurrió a dicha barca.

«CONSTITUCION.»

Vapor chileno que hacia la carrera entre Valparaiso i la ria de Constitucion, naufragó en la barra del rio Maule el dia 7 de noviembre de 1857.

Una carta publicada en *El Mercurio* de Valparaiso el dia 12 del mes de noviembre, da los detalles siguientes sobre este naufrajio.

«A las 8 h. 35 m. de la mañana del 5 de noviembre salimos de Valparaiso e hicimos un magnífico viaje, llegando frente a Constitucion al dia siguiente a las 3 h. a. m. El capitan Titus se puso al pairo hasta que amaneció, i entónces se dirijió a tierra, notando luego la señal que indicaba el semáfaro: «barra mala» i que no era dable entrar a la ria. Viendo esto, nos alejamos i hablamos con el bergantin ANNETTE, i a las 9 h. nos dirijimos nuevamente a tierra, diciendo el capitan Titus, que si no fuese posible entrar a las 12 h. m., iria a fondear al peñon de la Iglesia; pero a las 11 h. 30 m. se puso la señal de que el vapor podia entrar, i no le quedó al capitan otra alternativa que espresar sus dudas de que hubiese agua suficiente (en la barra).

«Al doblar el peñon de los Lobos, al S. de la barra, vimos que las olas rompian furiosas sobre él; i al entrar en la canal nos invadió la mar, llevándose uno de los botes i todo lo que encontró suelto sobre la cubierta i llenando de agua la cámara de las máquinas. El buque entónces se estrelló pesadamente sobre la barra i la mar siguió pasando sobre él. Cuando el buque chocó, el capitan Titus hizo dar contra vapor con el propósito de hacer retroceder al buque i salir nuevamente a fuera; mas el buque no obedeció i nos quedamos a merced de las olas.

«Viendo el peligro, el capitan Titus exijió silencio, i nos dijo que no habia temor de perecer, siguiendo despues dan-

do sus órdenes con la mayor sangre fria e intrepidez. Las olas continuaron quebrando sobre el buque durante dos horas, hasta que al fin pudo subir sobre la playa, donde se desembarcaron los pasajeros i una parte del cargamento. El 7 se partió el buque en dos pedazos, quedando en seguida destruido.

«La conducta del capitan Titus, de Mr. Temple, primer contramaestre, de Mr. Ingles, primer injeniero, i demas oficiales i tripulacion es digna de la mas honorífica mencion. En medio del inminente peligro, el capitan Titus observó la mayor serenidad i entereza, i sus órdenes fueron siempre obedecidas con buen ánimo i habilidad. Mr. Mathews, el sobrecargo del vapor, prestó todos los ausilios que pudo a los pasajeros i tambien en el desembarco de la carga.»

No hubo pérdida de vidas.

«DOS AMIGOS.»

Barca chilena, del porte de 296 toneladas de rejistro, capitan Ricardo Whitty, i propiedad de los señores Salamanca i C.ª de Valparaiso. Este buque habia salido de Valparaiso i destino a Chiloé el dia 5 de junio de 1857. Llevaba un cargamento de licores i mercaderias surtidas, i naufragó en Tubul, bahia de Arauco.

Las informaciones que nos ha sido posible consultar, no mencionan las causas del siniestro en un lugar tan fuera de derrota, como la costa de Tubul, en el fondo de la bahia de Arauco; pero consta que la barca chocó en la roca del Fraile, inmediata a la costa, dando en seguida en tierra, donde se destrozó completamente.

La tripulacion salvó en tierra i asimismo parte del cargamento i la arboladura de la barca.

«ELIZABETH.»

Barca inglesa, del porte de 700 toneladas de rejistro, de propiedad de Mr. John Mork Wood, de Liverpool, al man-

do del capitan William Stephenson, que se incendió en el puerto de Iquique el 13 de noviembre de 1857, a las 4 h. 25 m. p m.

El fuego comenzó despidiendo grandes nubes de humo por ámbas escotillas. Antes de tres minutos las llamas salian ya de la bodega i apoderándose de las jarcias, alcanzaban hasta las perillas de los palos.

En un momento se incendió el buque de tal modo, que se asemejaba a un volcan. Las llamas hacian tanto ruido i la reventazon del salitre dentro del buque, unida al fuego, formaban un temblor tan fuerte, que no hubo persona en tierra que se quedase dentro de su casa. Toda la poblacion de Iquique se hallaba a las orillas del mar, contemplando tan horroroso espectáculo. Las casas mas sólidas temblaban tanto, que se temia no pudieran resistir a la última esplosion. Esta se vió mui pronto, i aunque el remezon en tierra fué mui fuerte, no aconteció averia alguna.

Antes de sumerjirse, el buque mostró sus costuras abiertas, i tumbándose, se hundió en el agua, produciendo un ruido i lluvia de proyectiles que alcanzaron a gran distancia.

El cargamento que tenia a bordo, consistia en 2,000 quintales españoles de lana de alpaca i oveja, 4,500 de salitre, 2 mil de barrilla de cobre. El fuego de todos estos artículos, producia una nube inmensa de un humo espeso i blanco, que se elevó perpendicularmente. En este dia hubo una gran calma; circunstancia rara en ese puerto, i debido a ello se salvaron de las llamas las fragatas norte-americana SEA RANGER i la francesa NABAB, ámbas fondeadas a sotavento i mui cerca de la ELIZABETH.

La tripulacion escapó toda, a escepcion de un marinero enfermo i que se hallaba en cama; salió sobre cubierta i no viendo ya ningun bote al costado, se arrojó al agua, i, como no sabia nadar, se ahogó por salvarse de las llamas.

La pérdida de la ELIZABETH se calculó en 150,000 pesos oro.

De este incendio, que duró tan solo 20 minutos, se culpó por entónces al capitan Stephenson, pues se dijo que habia procedido a dar un humazo en el buque, contra los consejos

de cuantas personas consultó sobre el particular. La autoridad marítima de Iquique le habria impedido el cumplimiento de una empresa tan peligrosa, si, como debió haberse hecho, se hubiera solicitado su permiso.

El capitan Stephenson estaba interesado en el buque i su cargamento.

«VALDIVIA.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), con pasajeros i cargamento surtido. Habia salido de Valparaiso con destino a Puerto Montt en el mes de diciembre de 1857. Envuelto el VALDIVIA por una espesa neblina arrastrada, en circunstancias que se dirijia a la caleta de Constitucion (Maule), encalló en la costa de Iloca, perdiéndose totalmente. La tripulacion i pasajeros salvaron en tierra, merced al buen estado del tiempo. En este naufrajio se halló el sábio profesor don Rodulfo A. Philippi, que perdió en él su valioso equipaje i una numerosa biblioteca científica que llevaba para la ciudad de Valdivia, pérdida que ha sido mui sentida en Chile por sus numerosos discípulos i admiradores.

Cuando el VALDIVIA se acercaba a tierra, los habitantes de las colinas litorales, viendo los palos del vapor asomar por sobre la niebla, se sentian desesperados por no tener medios de comunicarle el peligro. La niebla era profundamente espesa i arrastrada, no teniendo mas de 8 a 10 metros de altura sobre las aguas del Océano.

No hubo pérdida de vidas i los náufragos salvaron en tierra, sufriendo mil molestias i la pérdida de sus equipajes.

Se salvaron 5 cajones con 10 ú 11 mil pesos de tesoro, de los 7 que iban a bordo por cuenta del Gobierno, con 15,000 pesos; un cajon con 5,000 pesos de los señores Alsop. Se perdieron 7 a 8 mil pesos que un señor Santa Maria conducia dentro de su equipaje.

Una correspondencia enviada a *El Mercurio* de Valparaiso

i reproducida por éste el 25 de diciembre del mismo año, dice así:

«Señor Editor: salimos de Valparaiso el dia 10 del presente, como a las 2 h. p. m. Nada ocurrió que retardase el viaje ni hacerlo mas fastidioso que de costumbre, hasta que como a las 7 h. 30 m. a. m. del dia 11, cuando los pasajeros, que todavia estaban en cama, se sobresaltaron con un choque repentino i los gritos que se oyeron sobre cubierta. Saltaron todos de la cama i hallaron que el buque habia encallado en un arrecife; pero tan espesa era la neblina que no se podia saber a cuanta distancia de la tierra nos hallábamos. Las olas quebraban directamente, i por algun tiempo nuestro destino nos pareció el mas triste imajinable. Luego las olas empezaron a quebrar sobre el buque i se llevaron algunos botes, aumentando con esto nuestra alarma. Felizmente la neblina empezó a levantarse i divisamos la tierra como a 200 o 300 varas de distancia. Tambien se descubrió una pequeña abra en las rocas, entre el buque i la costa, i protejidos por el casco del vapor creimos poder desembarcar con seguridad.

«Entre tanto, el capitan Strachan i sus oficiales no estuvieron ociosos. No se perdió un solo momento. Al principio se creyó que seria posible sacar el buque de donde habia encallado, pues pasó un corto espacio de tiempo sin hacer agua i ámbas estremidades del buque flotaban i aun se movian a impulsos de las olas. Al momento se largó a popa un cable con un anclote. Se votó carga al agua, pero todo fué en vano. Grandes olas azotaban el buque, el ancla no agarró, el cable se rompió i el buque comenzó a chocar pesadamente contra las rocas. En este momento, los injenieros descubrieron que las rocas habian penetrado en el casco del buque e impedian el movimiento de las máquinas, al mismo tiempo que el agua empezó a inundar rápidamente el casco.

«Como era evidente que el buque estaba perdido, ya no se hicieron esfuerzos por salvarlo, i toda la atencion se dirijió al desembarco de los pasajeros, que eran los inquietos espectadores de las maniobras. Dos botes se echaron al agua.

El primero se llenó con las mujeres i niños, con los viejos i los enfermos; despues se desembarcaron los demas, siendo el capitan, los oficiales i tripulacion los últimos. El desembarco se efectuó con el mayor órden, i aunque habia mucho riesgo a causa de la fuerte marejada, felizmente no ocurrió accidente alguno, ni tuvimos que lamentar la pérdida de ninguna vida.

«Casi todos los pasajeros, así como el capitan, oficiales i tripulacion, perdieron todo su equipaje, salvando tan solo con lo que tenian puesto. Una hora despues del choque no quedaba un alma en el buque; pero ya en ese corto espacio, la fuerte quebrazon de las olas en la costa de Iloca habia hecho mucho estrago en él. El buque se habia partido en dos pedazos i las olas lo barrian completamente. En la tarde la popa se hizo pedazos, i a la mañana siguiente no quedaban vestijios del casco.

«En tierra supimos que habíamos desembarcado en un punto denominado Duao, como 10 leguas al N. de Maule i cinco leguas al S. de Llico, i felizmente se divisaban algunos ranchos i jente que podia socorrernos. A don Rafael Garcés, inspector del lugar, debemos las mas espresivas gracias por su solicitud en socorrer a los pasajeros i proporcionarles medios de salir de allí, como tambien por sus esfuerzos en protejer la carga del buque que empezaba a flotar hácia la costa. Pero la autoridad de un solo hombre podia mui poco con los centenares de hombres, mujeres i niños que se agolpaban como aves de rapiña en la costa, i que en vez de ayudar a salvar los equipajes o la carga, despedazaban i robaban cuanto caia en sus manos. Un solo baul, ni una maleta, fueron entregados a su dueño ántes de haber sido rejistrado por aquellos salteadores, que se apoderaban de cuanto podia ser de algun valor, pidiendo un rescate por lo que dejaban. Alguna ropa que se habia salvado i que estaba tendida secándose, la cojieron tambien, i se veian por todas partes hombres i mujeres i niños que se marchaban con el botin que habian podido obtener. Mas de 2,000 sacos de harina deben haber flotado a las costas, i de éstos solo algunos cuantos fueron

entregados por los salvajes que se habian provisionado de ellos i todavia exijian una tercera parte de éstos por el trabajo de salvarlos, i el resto fué preciso venderlo a vil precio, a pesar de que estaba mui poco averiado. El resultado fué que del valor de 20,000 pesos en harinas que flotó en la costa, los dueños apenas han realizado 200 pesos. Corria de boca en boca de todos que «Dios les habia mandado ese naufrajio;» i aunque puede ser que alivie el hambre i la miseria que, segun dicen, reina allí, estoi seguro de que no ha contribuido en nada a mitigar su barbárie e inhumanidad. De esto se deduce que la única diferencia que hai entre un náufrago en la costa de Iloca i uno en las islas de la Polinesia, es que miéntras en estos últimos los bárbaros martirizan i se comen al pobre náufrago, en Duao prefieren quitarles cuanto llevan i comerse las provisiones.

«La costa de Iloca presentaba la apariencia de una orjia marítima o de un monstruoso *pic-nic* mas bien que una escena de naufrajio; se notaba un refinamiento de crueldad en los *rotos* de mejor clase, en el pueblo de alto tono, que era realmente notable. Nada se obtenia sin pagar por ello, i los precios que exijian eran enormes. Las velas, el té, el vino i demas artículos pertenecientes al buque, que varaban en la costa, eran vendidos otra vez a los oficiales i pasajeros por los respetables individuos en cuyas manos habian caido. Ni un solo rostro cariñoso o compasivo vimos en Duao. Uno de nuestros compañeros se acercó a una de las notabilidades del lugar, i despues del saludo de costumbre, en vez de condolerse de él i ofrecerle ausilios en su apurada situacion, se le dirijieron las palabras siguientes: «Pues, señor, estas ocurrencias algunas veces son mui agradables, porque dan a conocer personas que de otro modo no se habrian conocido.» Deseamos fervientemente no volvernos a encontrar en otra agradable ocurrencia como ésta, sobre todo en la costa de Iloca.

«Despues de permanecer unos cuantos dias allí, se creyó preferible irnos a Llico, donde se nos dijo que fácilmente podriamos embarcarnos. Casi todos los pasajeros i la tripu-

lacion se dirijieron a aquel punto, donde nos embarcamos en la Esmeralda i los demas en el Activo, capitan Tasso, quien nos trató con el mayor cariño i hospitalidad. La marejada estaba mui fuerte en la barra de Llico, i nuestras vidas corrieron peligro al embarcarnos allí.

«En Llico, la jente se mostró mui cariñosa i compasiva, i su conducta hacia un agradable contraste con la de los habitantes de Duao. Las pulgas abundaban igualmente en ámbos puntos; la dueña de la casa donde dormimos nos aseguró que, «aunque eran muchas, eran mui mansitas.» Sin embargo, hallamos que su carácter era mui diverso de lo que se nos habia dicho, i recomendamos a los señores de las casas habitadas por estos desagradables animalitos, el uso diario de escobillas, paños, jabon i agua, como el mejor antídoto contra ellos. El desaseo que los produce es un desdoro para una casa, i si esta opinion prevalece en Chile, los pobres náufragos habrian padecido ménos.

«En conclusion, diremos de este desgraciado accidente, que solo puede atribuirse a la variacion del compas, cosa mui comun en buques de fierro como era el Valdivia. El capitan Stanchan es bien conocido como un marino capaz, diestro i esperimentado. Se preparaba para subir sobre cubierta cuando se vió la quebrazon a proa i era ya demasiado tarde para salvar el buque. Seguia el mismo rumbo que siempre lo habia conducido a muchas millas distante de la costa de Duao, i nos atrevemos a decir que ni la mas leve sombra de culpa puede afectar al capitan. Despues del accidente, él i sus oficiales se mostraron tan atentos con los pasajeros como lo permitian las circunstancias, i su amable i excelente contador, Mr. Graham, atendió a las señoras náufragas del modo mas asíduo, mitigando en cuanto le era posible las privaciones e incomodidades que tenian que sufrir. No debemos omitir los esfuerzos de Mr. Cornish, quien nos procuró el Activo en Constitucion, i nos ausilió cuanto pudo en el embarco en Llico, por lo cual merece las sinceras gracias de todos los náufragos.»

«MARIA ISABEL.»

Con motivo de saberse en Valparaiso que la barca sarda San Jorje se hallaba en el Estrecho de Magallanes desde el mes de setiembre, con destino a ese puerto, trayendo numerosos pasajeros a su bordo, i alarmado el Gobierno por su tardanza, resolvió enviar en su busca al trasporte nacional Maria Isabel, que acababa de llegar de Lóndres, donde habia sido adquirido, a principios de 1857.

En efecto, en los primeros dias del mes de diciembre de ese año, dejó el trasporte la rada de Valparaiso; tocó en Lota para rellenar sus carboneras, i el dia 11 en el puerto de Ancud para tomar informaciones, desde donde salió el mismo dia en demanda del Estrecho de Magallanes.

En la mañana del dia 16 embocó el Estrecho, hallando a la barca San Jorje fondeada en la parte oriental de la bahia Misericordia.

El Maria Isabel se detuvo a la entrada del puerto i mandó un bote en reconocimiento de la barca; pero miéntras esto se verificaba, el vapor chocó de popa sobre una roca ahogada, no marcada en el plano del puerto de uso corriente. El buque comenzó a inundarse con rapidez i tan precipitadamente que no hubo mas que arriar los botes para salvar la tripulacion, trasladándola a la San Jorje, lo que se hizo con prontitud i armonia. Así la barca sarda, que tan doloroso contraste de fortuna convirtió en salvador i salvado, no habria podido continuar su viaje sin el ausilio de los brazos que le llevaban los náufragos del Maria Isabel.

La San Jorje se hallaba en deplorable estado: habia perdido parte de su tripulacion i algunos pasajeros, hallándose los restantes postrados por el escorbuto i luchando con la escasez de víveres i los malos tiempos propios de esa procelosa comarca.

A las 6 h. 30 m. a. m. del dia 16 de diciembre tuvo lugar el choque del trasporte con la roca, que despues se denomi-

nó de las Circunstancias, denunciándola al mundo marítimo. Del naufrajio solo se salvaron algunos víveres, parte del equipaje de la tripulacion, los papeles del buque i uno que otro objeto de poca monta, con motivo de la rapidez de la sumersion del trasporte.

La SAN JORJE habia permanecido 20 dias en el lugar que la hallaron los náufragos del MARIA ISABEL; i merced al ausilio de éstos, pudieron zarpar sus anclas el dia 18. Remolcada por los botes del vapor, se zafaron de la costa i desembocaron al Pacífico, abandonando el puerto de Misericordia que descubriera Pedro Sarmiento de Gamboa el dia 23 de enero de 1580, i hoi condenado por las *Instrucciones Náuticas*, por lo sucio de su fondo i los numerosos peligros ocultos e insidiosos que contiene en su surjidero.

Una vez la barca fuera del puerto, fué necesario abandonar los botes, porque no era posible meterlos a bordo, ni tenia pescantes para izarlos. Por otra parte, no era dable fachear en la situacion en que se hallaban. La SAN JORJE llegó a Valparaiso en la tarde del dia 30 de diciembre, despues de una feliz navegacion.

El consejo de guerra que se mandó instruir con motivo del naufrajio del vapor MARIA ISABEL, absolvió al comandante i sus oficiales de toda responsabilidad. El naufrajio habia sido un caso fortuito, sobre una roca invisible i desconocida, situada en la mediania de la boca del puerto.

Damos en seguida el parte del comandante del MARIA ISABEL, capitan de corbeta don Manuel 2.° Escala, que pasó al Comandante Jeneral de Marina, a su llegada a Valparaiso, parte tan injénuo i sencillo, que caracteriza al noble jefe que lo firma, mui especialmente para quienes tuvieron ocasion de conocerlo i de tratarlo:

«A bordo de la barca SAN JORJE. Diciembre 30 de 1857.

«Señor:

«Tengo el sentimiento de comunicar a US. mi arribo a este puerto a bordo de la barca sarda SAN JORJE, en union de los oficiales, tripulacion i pasajeros del vapor de mi mando MARIA ISABEL, perdido totalmente el 16 del actual a las 6 h.

3o m. a. m., frente a la bahia Misericordia. La causa de este triste acontecimiento no fué obra de poca pericia marinera, ni falta de conocimiento del lugar, ni descuido del oficial que montaba la guardia, sino debida a la existencia de una roca ahogada, que se habia ocultado a Fitz-Roy, Sarmiento i demas esperimentados i sobresalientes marinos, descubridores e hidrógrafos en los trabajos que han ejecutado i ratificado por los jefes de nuestra marina militar.

«US., por mi comunicacion del 11 dirijida desde Chiloé al cargo del comandante del Janequeo, se halla impuesto de que ese dia zarpé para Magallanes despues de procurarme los artículos que necesitaba. Mi travesia durante los dias siguientes hasta el 15 fué lenta i sin contratiempo; en la tarde del mismo dia citado logré tener por la popa la isla del Duque de Cambrige, i aunque el tiempo me proporcionaba ventajas para continuar mi viaje para la colonia, el deseo de llenar en todas sus partes sus instrucciones, me obligó a dar órdenes para hacer aferrar las velas i continuar navegando con solo dos calderas, calculando por este medio verificar de dia mi paso por la bahia de Misericordia, lugar en donde suponia debia encontrarse la San Jorje. Desde la tarde del 15 hasta las 4 h. 3o m. del dia siguiente, me mantuve sobre cubierta, i al dejarla, por sentirme rendido, al cargo de mi segundo, teniente 1.° don Galvarino Riveros, le recomendé el rumbo i todas aquellas operaciones conducentes al buen logro de la comision que se me habia confiado relativa a la indagacion del paradero de la San Jorje.

«A las 6 h. 15 m. me dió cuenta el teniente Riveros, por conducto del contador don Nicolas Redoles, que en la parte E. de la bahia de Misericordia e inmediata a tierra se divisaba una barca i me pidió autorizacion para enviar bote en su reconocimiento; pero como se me dijese que estaba sin bandera, me negué a concederla, esponiendo que no debia mandarse ínter no la pusiese. Pocos momentos despues me comunicaron que habia izado a media asta el pabellon sardo, i entónces ordené saliese bote al cargo de un oficial para que se informara del estado en que se hallaba, i remití al tenien-

te Riveros con mi mayordomo el plano de la bahia para que sus deliberaciones fuesen en todo conformes con lo que prescribe su autor el capitan Fitz-Roy. Para hacer salir el bote, el citado teniente hizo parar la máquina, i encontrándose el vapor sin andar, me dispuse a esperar al capitan, que suponia no tardaria en presentarse i para ofrecerle oficialmente de parte del Gobierno los ausilios que necesitase, cumpliendo con esto lo que US. me prevenia en sus instrucciones; mas, estando contraido a ámbos puntos, sentí dar al vapor un choque desconocido. Instantáneamente me presenté en cubierta para indagar la causa que lo motivaba, i con gran sentimiento me penetré de hallarse varado e imposibilitada la máquina para funcionar, por encontrarse ya inundada de agua. No quedaba, pues, en tal conflicto, otro recurso que apelar a los botes para salvar las 117 vidas que tenia a bordo, i con el fin de evitar la pérdida de algunas de ellas, hice embarcar en el primer bote i el segundo, para trasportar a la barca San Jorje, todas las mujeres i niños, despues de haber juzgado inaccesible la ribera que tenia mas inmediata. Me quedé pues con solo la canoa; pero notando que el buque se sumerjia con la mayor presteza, dispuse que en ella se embarcase toda la jente que pudiese contener i que el teniente Riveros fuese tambien con el fin de acelerar la ida i regreso de las embarcaciones que se habian despachado, quedándome a bordo con el teniente Lira, el injeniero primero, contramaestre i algunos marineros, ocupándose en hacer sacar a cubierta cuanto permitian las circunstancias; i aunque los que me acompañaban redoblaron sus esfuerzos, mui pocos fueron los víveres, artículos navales i armamento que pudieron librar. El bote chinchorro, que habia salido ántes en comision a cargo del teniente Salamanca, regresó cuando el vapor estaba lleno de agua, i momentos despues volvieron los otros; i temeroso de que se sumerjiese totalmente el buque, con la mayor prontitud se echó en aquellos las salvavidas i abandoné la cubierta en union de los que me acompañaban, trasbordándome a la barca. Estando ya asilado, envié los botes con el fin de recojer lo que saliese del buque a influencia de la marejada; i co-

mo pronto regresaron dando cuenta que nada podian salvar por impedírselo las fuertes ráfagas del oeste i gruesa mar, dispuse que, tanto el teniente primero como los dos segundos, se ocupasen en demarcar la piedra en que habiamos encallado, valiéndose para la exactitud de este trabajo de todas aquellas reglas que prescriben las ciencias; i cábeme la satisfaccion de esponer a US que la comision se ha espedido con el celo que manifiesta el informe que orijinal acompaño.

«La noche de aquel dia fué tempestuosa, que puso en peligro la nave que montábamos, no obstante de encontrarse en punto abrigado, i en la mañana siguiente apareció el vapor tronchado por la mitad, es decir, perdido desde el mamparo que separa la máquina de la bodega hasta proa, i el resto con la regala algunos piés bajo el agua; mandé de nuevo botes a salvar lo que de él saliese, i habiendo tenido igual resultado que la vez anterior, ordené de dirijirse a la costa, en donde encontraron, en estado de esclusion, el cubichete de la primera cámara: el resto del dia se ocupó la tripulacion en hacer leña i aguada para prepararnos a dar la vela al primer viento favorable. El 18, ayudado del remolque del primero, segundo bote i chinchorro, i favorecido por una escasa brisa, logró el capitan dejar el surjidero que por espacio de 20 dias ocupaba, i encontrándose fuera, despues de dar repetidas bordadas, por exijirlo así las circunstancias, la carencia de pescantes en la barca i lo peligroso que era ponerla en facha sin esponerla a pérdida solo por alcanzar talvez a poner a salvar uno de ellos, me obligó a abandonarlos, despues de tomar a bordo los marineros que los tripulaban.

«El estado en que se hallaba la San Jorje, bajo todos aspectos, era alarmante: el lugar que ocupaba no podia abandonarlo, porque la tripulacion en su mayor parte se encontraba enferma de escorbuto, e insurreccionada el resto, i sin nuestro ausilio, muchos de los que existian a bordo habrian sucumbido a influencia de sus dolencias, como sucedió a cuatro de sus compañeros.

«El equipaje del buque de mi mando, cumpliendo las comisiones que se le encomendaban durante el naufrajio, ha

perdido la mayor parte de su ropa, por cuyo motivo, las pocas prendas de pertenencia fiscal que pudieron salvarse, han sido distribuidas para cubrir la desnudez en que quedó, i espero que sobre esta medida recaiga declaracion de US., bien para cargarle su valor o exonerarlo del cargo.

«Los oficiales de guerra ocupados en secundar mis disposiciones para hacer guardar el órden i evitar las desgracias que de ordinario acontecen en trances de esta naturaleza, no pudieron atender a salvar sus ropas e intereses, así es que mucho han perdido. El contador, tan pronto como se mandó embarcar los botes, se me presentó solicitando el permiso para trasportar el dinero que conducia para la colonia, i obrando en este sentido solo escapó dos prendas de ropa; el cirujano ha perdido, puede decirse, cuanto tenia, debido esto a la órden que recibió para embarcarse en el bote en que se conducian los enfermos; i solo los injenieros han podido salvar pequeña parte de su equipaje.

«Me hago un deber poner en conocimiento de US. que el capitan de la San Jorje, don José Oppisso, ha brindado a mis oficiales i demas subordinados, cordial hospitalidad i suministrádoles la manutencion que le han permitido sus facultades.

«En conclusion, señor Comandante Jeneral, la pérdida del vapor de mi mando no ha podido evitarse desde que ha sido causada valiéndose del conocimiento que suministran los autores que dejo citados; i la lectura del parte del teniente Riveros, que orijinal acompaño bajo el núm. 2, en que me da cuenta de sus operaciones, lo dejaran plenamente convencido de que el buque habria alcanzado el mismo resultado, aunque hubiere estado en cubierta mandando el mas hábil i práctico marino.—(Firmado).—*Manuel 2.° Escala.*»

«ANTONIETTE.»

Fragata americana, que halló abandonada por los 36° de lat. S. la fragata británica Salvadora, el dia 28 de noviembre

de 1857. Mandó un bote a reconocerla por si necesitaba ausilio, pero no hallaron a nadie a bordo. Sacaron de ella algunos objetos i poco despues dejaron el buque.

1858

«GUASQUINA.»

Barca nacional, con un cargamento de madera i otros objetos, que salió de Valparaiso para el puerto de Caldera, en el mes de mayo de 1858, i naufragó en la costa occidental del Morro de Copiapó, en el barranco llamado el Chorrillo, en el mes siguiente.

En una comunicacion del gobernador marítimo de Caldera se lee: «En la mañana del 23 de junio de 1858, un vecino de las inmediaciones del Morro, distante 5 o 6 leguas al S. del puerto, me dió parte que, inmediato al barranco llamado de Chorrillo, se observaba una embarcacion grande, enteramente a pique, i que, con las oscilaciones del mar, se podia distinguir que se hallaba tumbada, i que en la pequeña playa que hai frente a la aguada de Chorrillo habia arrojado el mar algunos sacos de harina i algunas puertas nuevas para piezas de habitacion, marcadas con los números 1, 2, 3. De acuerdo con el Comandante del Resguardo i con jente de su servicio i del mio, se tripuló la chalupa mejor i se despachó a informarse sobre la noticia. En seguida hice salir otra chalupa i 3 lanchas a vela con destino al lugar citado i a las órdenes del teniente Barros, ajente de comercio interesado en el cargamento de la Guasquina, que ya se sospechaba en desgracia por su tardanza en llegar a este puerto. Las personas que habian marchado por tierra regresaron primero i reconocieron el cargamento. Cuando volvió el teniente del Resguardo, confirmó las primeras noticias, i que el buque se hallaba ensenado en una parte de la costa inaccesible por tierra i por mar, mucho mas por la braveza de la costa i por estar tumbado enteramente en las aguas. Se vió que mas al

sur se hallaba un bote pequeño desfondado por el embate de las olas, i al norte una lanchita en el mismo estado. No se halló vestijio de ningun individuo de la tripulacion.

«Por las indagaciones del teniente del Resguardo, se viene en conocimiento de que la GUASQUINA náufraga ha sido vista desde el 20 de junio de 1858, i que entre los pobladores se hallaba un cargador de este puerto llamado Bautista, que se ha ocupado en acopiar los bultos que el mar arrojaba, en union de los changos o particulares, i se sospecha que hayan ocultado algo de lo que han recojido.»

Muchos supusieron por entónces que el capitan de la GUASQUINA habia sido asesinado por la tripulacion; mas, es lo cierto que de ésta no se supo jamas, por lo que se hicieron várias suposiciones.

«CATAPILCO.»

Vapor nacional, propiedad del señor N. Ovalle, naufragó el dia 8 de enero de 1858, a las 5 h. a. m. a la entrada del puerto de Pichidangui.

«WASHINGTON.»

Fragata británica, procedente de Cardiff i con destino al puerto de Caldera, con un cargamento de carbon de piedra. En la mañana del 10 de marzo de 1858, a las 3 h. a. m. entró a Valparaiso un lanchon con 23 náufragos de la fragata WASHINGTON. El capitan cuenta así su naufrajio:

«El 11 de enero último, hallándose en latitud 53° 40' S. i lonjitud 78° 32' O., notamos que salia humo por la escotilla principal i como ello nos advirtiera el peligro inminente de incendio, dispúsose que un hombre bajase a la bodega con el objeto de prevenirlo i adoptar las medidas de evitarlo. Mas, con la evidencia, en seguida, de que todo remedio era tardio, hicimos rumbo a la costa, en la que el 14 divisamos una bahia, i, aunque llena de rocas, buscamos un fondeadero en

el mejor lugar que encontramos. Esta es una pequeña ensenada en la que a la sazon que fondeamos sufrimos un fuerte temporal del NO. i nuestra jente se encontraba rendida de fatiga por el trabajo asíduo i constante de 4 dias con sus noches. Una vez fondeado el buque, la jente saltó a tierra, en donde pasó la noche descansando de los trabajos de los cuatro dias precedentes, i al dia siguiente, volviendo a bordo del buque, arriamos un poco de cadena i desembarcamos todos los víveres que pudimos i las velas mayor i trinquete. Bajamos con ella a tierra i formamos una carpa. El 16, el piloto con otros marineros volvieron a bordo del buque i encontraron que las escotillas estaban levantadas por efecto de la fuerza del gas.

«El 17 volvió parte de la jente al buque con el objeto de echarlo a pique i salvar la lancha; mas, como el viento soplaba fresco del NO. i la mar estaba mui ajitada, no pudieron lograr su intento. Los balances del buque eran tan violentos i los golpes sobre las rocas tan fuertes que a poco andar se hizo pedazos. La lancha en dos maretazos sobre las rocas se hizo tambien pedazos, pudiendo salvar únicamente la quilla, sobre la cual construimos un nuevo lanchon, en el que hemos arribado a este puerto. Nuestra intencion era entrar al puerto de Valdivia, mas, como nos propasásemos, resolvimos dirijirnos a este puerto de Valparaiso. Salimos de Cardiff el 25 de setiembre último, con cargamento de carbon destinado a Caldera para un establecimiento de fundicion. La tripulacion se componia de 24 hombres, incluso el capitan; mas, en Rio de la Plata pereció un individuo cayendo de lo alto del sobre mayor sobre el buque.

«La Washington naufragó en un punto al O. de la isla de Hanover, por lat. 51° 10' S.»

«BERTHA.»

Bergantin hamburgues, perdido en el puerto de San Antonio, con un fuerte ventarron i marejada del SO. El Bertha

estaba amarrado con cuatro anclas i todas sus cadenas. A consecuencia de este triste naufrajio, todas las personas residentes en ese lugar se prestaron gustosas a socorrer a la tripulacion, que salvó milagrosamente en los botes del buque. «Un espectáculo tan alarmante atrajo a la jente de los alrededores, que se agolpó con una prontitud admirable a contemplar la catástrofe; pero creia que todos se reunieron con el santo objeto de aliviar a la humanidad doliente. No! ellos llevaban otro fin ménos santo, i era el robo i el pillaje mas vandálico que puede imajinarse. Esos pobres e indefensos náufragos fueron en ese dia asaltados por multitud de facinerosos que les robaron lo poco que habian salvado, no escapándose a este atentado ni la esposa del capitan del buque, que un señor Herrera la habia sacado desmayada de la embarcacion. Talvez algunos de nuestros lectores—dice *El Mercurio* de Valparaiso del 16 de marzo de 1858—al leer la relacion que precede, preguntará sorprendido ¿Que no hai jueces ni policia en aquel lugar? A lo que nosotros contestamos que en San Antonio hai de todo; pero parece que los jueces actuales prestan mas bien apoyo al criminal que al inocente, i que, por consiguiente, no tomaron ninguna medida a fin de poner atajo al robo que con tanto escándalo se hacia en esos momentos de angustia i desesperacion.

«Los señores Herrera i Vega, vecinos de aquel lugar, hicieron todos los esfuerzos posibles para mantener el órden e impedir el robo, hasta el estremo de esponerse a ser víctimas del coraje de algunas de las personas a quienes arrancaban lo robado o impedian que lo hicieran. Varios de estos señores han estado espuestos a ser víctimas de los ladrones, porque defendian con todo entusiasmo la propiedad de los pobres náufragos. Ellos han tenido que hacer las veces de jefes de policia, porque en esos momentos no se divisó un solo policial. Muchas otras escenas repugnantes han tenido lugar aquel dia, pero nos abstenemos de relatarlas, porque repugnarian a nuestros lectores. I el juez de aquel lugar ninguna medida tomó para evitar tanto escándalo; i en vez de perseguir al criminal, como ha sucedido con uno de los señores

Herrera, que ha tenido que hacer un viaje a Melipilla para implorar la justicia del gobernador.»

Nos es duro consignar estos hechos, no obstante su sabor lugareño i sus ribetes de odiosidades mezquinas; pero conviene reproducirlos, como un reproche merecido, pues hechos como éstos los recuerda el naufrajio del vapor VALDIVIA ocurrido en el año anterior en las costas de Iloca i Duao. Ojalá que ellos no se repitan, i que oigamos siempre las hermosas palabras del célebre capitan Fitz-Roy, aludiendo a los araucanos i su jeneroso carácter, respecto a los náufragos de la fragata inglesa CHALLENGER, en 1835: «... pero luego volvió la calma, al notar que los indios en vez de provocar, prestaban todo jénero de ausilio. En esto daban ejemplo a los que titulándose civilizados, no saben prestar ausilio a los náufragos. Bajo este estado de cosas pudo desembarcarse la tripulacion i todos los artículos principales del buque.»

«GRESSIDA.»

Fragata inglesa, de Grenock, en Escocia, del porte de 518 toneladas de rejistro, perteneciente a los señores Eccles i Temperton, en viaje de Mejillones del Sur para Liverpool, i cargada de guano, despues de haber sufrido fuertes vientos del oeste, en lat. 46° S. i lonj. 85° O., empezó a hacer agua por los 74° de lonjitud a que el viento los habia llevado, i como las bombas se llenaron de guano i no pudieron funcionar, el buque se inundó de agua con tal rapidez, que la tripulacion, compuesta del capitan Buchanam, Juan Gordon, piloto i 13 marineros, tuvieron que embarcarse en la lancha i abandonar el buque, que, como tres horas despues, se fué a pique. Una gran cantidad de guano se habia votado al agua para ver si se conseguia despejar las bombas, pero todos los esfuerzos fueron inútiles i se vieron precisados a arrostrar el furor de las olas en un bote abierto.

Tuvieron la desgracia de sufrir fuertes nortes i se vieron precisados a mantenerse a la capa con una ancla pendiente

de la proa del bote, a fin de presentarle el frente al viento, permaneciendo así, sin abrigo ni alimento alguno, espuestos a la lluvia i al frio, durante 72 horas, que pudieron alcanzar las inhospitalarias islas de Guaitecas, situadas al sur de Chiloé; i como la lancha hacia agua, tuvieron que desembarcar allí para componerla i aliviar algun tanto su hambre, comiendo mariscos crudos.

Despues de dejar las islas Guaitecas, pasaron a la isla de Tanqui, donde recibieron alimento i la mas cariñosa hospitalidad de parte de un chileno hacendado que reside allí, i últimamente al puerto de Ancud, en la mañana del 26 de mayo de 1858, en el mas triste estado.

«JUANITA.»

Bergantin nacional, en viaje de Puerto Montt para Valparaiso, con un cargamento de maderas, fué arrastrada por la corriente del estrecho de Chacao, en junio de 1858, i varado sobre la costa norte de la isla Grande de Chiloé, haciéndose pedazos. Las informaciones que tenemos a la vista no arrojan ninguna luz sobre este siniestro.

GOLETA N.

Goleta nacional, capitan don Pedro Pinto i dueño don Remijio Andrade, de Ancud, procedente del S. de la isla Grande de Chiloé i destino a Ancud, con un cargamento de maderas, naufragó el 13 de agosto de 1858 en la costa de los Payos, haciéndose pedazos. En este siniestro murieron 20 personas de las 28 que conducia: el capitan don Pedro Pinto, cuatro mujeres, una familia entera que iba a fijar su residencia en la rejion austral, i cuatro marineros. De los 8 que se salvaron, uno de ellos salió a nado i los 7 restantes fueron socorridos por un bote que llevó consigo el inspector Llaiquel.

«ESTRELLA.»

Goleta nacional, del tráfico entre Ancud i el rio Maullin, con un cargamento de madera i algunos pasajeros. En viaje del Maullin para el puerto de Ancud, naufragó en los bajos del Pangal el dia 27 de junio de 1858. En este siniestro perecieron tripulantes i pasajeros en número de 10 personas.

«BELL.»

Barca inglesa, con un cargamento de ejes de cobre tomado en el puerto de Guasco i Carrizal Bajo, con destino al puerto de Hamburgo. Habia salido el 27 de octubre i se perdió en la noche del 28 del mismo mes a las 8 h. p. m. Los náufragos, en número de 14, incluso el capitan don W. Mabin, arribaron al puerto del Guasco en un bote i una lancha. No se dan mas pormenores sobre el siniestro.

«BENHARD.»

Bergantin danes, su dueño don C. H. Donner. Salió de New-Castle con un cargamento de carbon de piedra i destino a Valparaiso el dia 21 de junio de 1858, consignado a los señores Heartley Evans i C.ª Le sobrevinieron fuertes temporales desde la altura de Buenos Aires hasta el Cabo de Hornos, i habiendo tenido que cortar el palo mayor, observaron por fin que el buque estaba haciendo muchísima agua i que se iba a pique, por cuyo motivo resolvieron abandonarlo, i avistando el dia 28 de octubre, dia del naufrajio, a un buque, le hicieron señales i resultó ser el bergantin británico ESPERANCE, que se dirijia de Lóndres a San Buenaventura de Guatemala, en el cual alcanzaron a embarcarse sin novedad, despues de muchos trabajos i peligros. Este se

efectuó en la noche, i al amanecer del dia siguiente no se vió ya absolutamente nada del bergantin BENHARD.

Los náufagos fueron dejados en Valparaiso en la noche del 21 de noviembre.

«RITTERSCHAFT.»

Barca necklemburguesa, que salió de Glasgow con destino a Valparaiso i que naufragó en la altura del Cabo de Hornos el dia 30 de octubre de 1858, a consecuencia de fuertes temporales, i cuya tripulacion pudo refujiarse a bordo del bergantin MAIMBUST, despues de haber hecho todos los esfuerzos posibles por salvarla, no pudiendo evitarse su pérdida por la mucha agua que el buque hacia i por hallarse en esos momentos toda su tripulacion enferma.

El MAIMBUST arribó a Valparaiso para dejar al capitan i 14 tripulantes del bergantin hamburgues RITTERSCHAFT, dirijiéndose en seguida a San Francisco de California.

«VISION.»

Barca británica, de Liverpool para el puerto de Arica, con un cargamento de carbon de piedra. Este buque fué abandonado el 1.° de noviembre de 1858, a la altura del Cabo de Hornos, estando del todo desmantelado i llena de agua su bodega, a consecuencia de un gran temporal de 6 dias.

Capitan i tripulacion se salvaron en un buque hamburgues, que los condujo al puerto de Talcaguano el 26 de noviembre del mismo año.

1859

«CARLOS TUPPER.»

Goleta inglesa, con un cargamento surtido, en viaje de Inglaterra para San Francisco de California. Embocó el Estrecho de Magallanes en el mes de enero de 1859; tocó en la

colonia chilena de Punta Arenas, pero prosiguiendo su viaje hácia el Pacífico, varó al E. del abra Sarmiento, quedando sobre las rocas i con su palo trinquete abatido, pendiente de sus jarcias.

El bergantin de guerra chileno METEORO lo divisó el dia 12 de mayo del mismo año, hallándose abandonada. El palo mayor tenia las velas envergadas, pero el cargamento se hallaba del todo inundado con marea alta. El METEORO, escaso de víveres a causa de su largo viaje i de los quebrantos esperimentados en el Cabo de Hornos, pudo surtirse de algunos pobres recursos qne estrajeron sus tripulantes del CÁRLOS TUPPER, consistentes en un poco de carne salada, cerveza, mantequilla i otros objetos de poco valor.

De los náufragos nada se supo i se presumió entónces se habrian dirijido en busca de algun buque que les prestase ausilio, para abandonar el Estrecho.

«PIZARRO.»

Bergantin-trasporte chileno, perteneciente al Ministerio del Interior, que lo habia adquirido para el servicio de la colonia de Punta Arenas de Magallanes. Se habia puesto al mando del capitan de corbeta de la armada nacional don Francisco Hudson, i tenia por toda oficialidad un jóven piloto i por tripulacion 16 hombres, buenos marineros.

Uno de los propósitos del Ministerio del Interior era de que el PIZARRO hiciese el servicio de correo entre Magallanes i Chiloé, pretendiendo por este medio mantener una comunicacion mas o ménos correcta entre ámbas localidades; pero se tuvo la evidencia de que con un buque de vela no era posible ese servicio en una rejion tan procelosa como la comarca austral del pais. Entónces se pensó reemplazar al PIZARRO por un buque a vapor, a fin de regularizar el servicio de la colonia, cuando tuvo lugar la pérdida total de aquél. [1]

1. *Documentos parlamentarios*, 1859.—*Interior*, p. 38.

El Pizarro habia salido de Valparaiso con destino a la bahia de Ancud. Tomó aquí ciertos elementos, conduciendo ademas víveres para Punta Arenas i tropa para la guarnicion. Una vez en Magallanes, i habiendo arribado a la colonia el bergantin de guerra Meteoro, al mando del capitan de coberta don Martin Aguayo, íntimo amigo del capitan Hudson del Pizarro, convinieron ámbos en hacer el viaje de regreso en conserva.

En efecto, en el mes de enero de 1859 dieron la vela para el Pacífico, pero profundamente contrariados por los vientos occidentales, hallándose ámbos buques en el puerto Famine, convinieron sus comandantes en que si continuaban los vientos contrarios, volverian atras para desembocar al Atlántico, doblar el Cabo de Hornos i continuar su destino. Así lo ejecutaron: se detuvieron en Punta Arenas para tomar algunos víveres, que escaseaban sobre todo en el Meteoro, i entraron en el Atlántico los dos buques con un dia de diferencia, el 23 de febrero, yendo adelante el Pizarro. Ambos se dirijieron al estrecho de Le Maire, sin volverse a ver jamas, ignorándose la suerte del Pizarro, i suponiéndose que zozobró en un ciclon ocurrido en el Cabo de Hornos en los dias 7 a 9 de marzo de 1859.

El Meteoro, buque mas sólido que el Pizarro, mejor dotado de oficiales i marineros, salvó con dificultad del huracan, cuya presion barométrica varió entre 746.5 milimetros, que es la presion media de esa rejion, i 714.7, que señala comunmente el vórtice de una tormenta jiratoria. [1]

No queda, pues, duda de que el bergantin Pizarro fué víctima del huracan, i quizas tambien a falta de oficiales que secundasen al capitan Hudson despues de los prolongados dias de malos tiempos, pues como se ha dicho ántes, solo tenia a bordo un jóven piloto i talvez inesperto.

Hasta hoi no se ha vuelto a tener noticias del Pizarro, i desde que se sospechó su pérdida, no se hizo dilijencia alguna para buscar a los náufragos, dilijencias que habrian

1. Segun el *Diario del Meteoro*, inédito, de nuestra propiedad.

sido vanas, dado el campo incierto en que se le suponia perdido, el tiempo que habia mediado entre su salida de la Colonia de Magallanes i el en que se daba por perdido.

El Pizarro era de construccion española i habia llegado a Valparaiso en 1858, donde fué vendido. Por entónces se dijo que no se hallaba en buen estado i que su capitan no creia prudente volver a Europa con él; pero el bajo precio a que se enajenaba, alhagó al señor ministro del Interior de aquella fecha; se puso al mando del capitan Hudson i se le negaron los oficioles que habia solicitado para el servicio.

¡Cosas de los tiempos embrionarios de la marina nacional, puestas en manos inespertas, que presumian de suficiencia!

«PRINCE OF WALES.»

Esta nave de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), que hacia la carrera entre Valparaiso i Puerto Montt, naufragó en la mañana del 17 de marzo de 1859 en una roca cercana a las conocidas de Pugueñun, en el estrecho de Chacao. Despues del choque, solo se mantuvo a flote por no mas de diez minutos, yéndose en seguida a pique. Los pasajeros i tripulantes salvaron en los botes del buque, perdiéndose completamente la carga i el equipajes de aquéllos.

Segun las investigaciones que se practicaron, resulta que la roca submarina en que naufragó el Prince of Wales se halla a una milla de la punta Pecheura i en la línea que va desde esta punta a la isla Doña Sebastiana, segun comunicaciones de la época.

No hubo víctimas.

«OWEN GLANDUD.»

Barca inglesa del porte de 375 toneladas de rejistro, capitan Williams Byron, procedente de Swansea i destino al puerto de Coquimbo. Se incendió su cargamento de carbon de piedra,

viéndose obligada a arribar a la rada de Bucalemu, donde fondeó, i hubo de abandonarla su capitan i tripulantes el dia 30 de diciembre de 1859.

El cargamento de la OWEN GLANDUD estaba incendiado desde 17 dias atras, i ya un marinero habia muerto asfixiado por los gases que se desprendian de la bodega. En principios de enero de 1860 el buque fué devorado por el fuego. Los tripulantes se dirijieron a Valparaiso a bordo de la goleta chilena GOAHEAD, donde llegaron sin novedad.

«ANNE BAKER.»

Barca inglesa, procedente de Inglaterra i destino al puerto de Yslai, con un cargamento de mercaderias surtido, estimado en 280.000 pesos, naufragó en el Estrecho de Magallanes, en el mes de junio de 1859.

El vapor ingles LIMA, en tránsito por Magallanes i destino a Valparaiso, recojió al capitan i tripulacion. La ANNE BAKER, quedaba encallada entre las piedras.

«ESTRELLA DE ARAUCO.»

Goleta nacional que naufragó en la costa entre Tumbez i Quebra-Olas, con pérdida total de la nave i de los tripulantes. La ESTRELLA DE ARAUCO procedia del rio Carampangue con un cargamento de trigo i destino a Talcaguano. El naufrajio tuvo lugar el 27 de julio de 1859.

«GUIMARAENS.»

Barca nacional, al ancla en el puerto de Lotilla, con un cargamento de 700 toneladas de carbon de piedra i amarrada con tres anclas, le faltaron éstas i se fué a la costa, perdiéndose totalmente. La tripulacion salvó en los botes; pero el capitan, no queriendo abandonar su buque, se vió en peligro

de perecer. Don Matias Cousiño, testigo del siniestro, pagó cien pesos a una embarcacion ballenera para que lo salvara, lo que se consiguió, no sin muchas dificultades.

El siniestro tuvo lugar durante el fuerte temporal de norte que sopló a principios de agosto de 1859.

«PIKWICK.»

Barca británica, capitan Harly, en viaje de Swansea para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, naufragó en la noche del 11 de agosto de 1859 en la punta de Quintero. El capitan i 13 marineros, que constituian la tripulacion, salvaron en tierra i por ésta llegaron a Valparaiso, ménos el piloto que se sumerjió con el buque, ahogándose.

«SEINE.»

Fragata chilena, procedente de Valparaiso i destino a Punta Arenas de Magallanes, naufragó en el Estrecho en el mes de setiembre de 1859. El capitan i tripulacion salvaron i el vapor ingles Bogotá los condujo a Valparaiso en el mes de octubre. No hai detalles sobre las evidencias de este siniestro ni el punto preciso en que ocurriera.

«MOZAMBIQUE.»

Buque frances, procedente de Francia i destino a Valparaiso, con un valioso cargamento de sederias, naufragó en la noche del 15 de mayo de 1859, bajo el imperio de un récio temporal de viento N., sobre la costa de Arauco, en un punto cercano al desagüe del rio Imperial. En el naufrajio pereció el capitan, un pasajero i 9 tripulantes, salvando tan solo el piloto i 6 marineros.

El buque se hizo pedazos i las valiosas mercaderias, esparcidas por las olas, cubrian grande estension en la playa

inmediata: mas, como por aquella fecha no habia autoridades en la comarca, el cargamento fué buena presa de los indíjenas.

1860

«CHALLENGER.»

Bergantin chileno, al ancla en caleta Milagro, de la costa de Valdivia, tomando un cargamento de maderas, fué sorprendido por un fuerte viento del cuarto cuadrante, al cual se halla espuesta la caleta, i fué echada a la costa el dia 8 de febrero de 1860, a las 10 h. a. m. El buque fué destrozado por el mar; pero la tripulacion salvó en tierra. i asimismo parte del cargamento i aparejo de la nave.

«JENERAL LASTRA.»

Barca chilena, de la matrícula de Valparaiso, capitan Guillermo Yones, con un cargamento de carbon de piedra i destino a Valparaiso. A poco de haber dejado el puerto de Lota, descubrió una via de agua, que no pudieron agotar las bombas, viéndose su capitan i tripulantes obligados a abandonarla el dia 19 de junio de 1860, 50 millas al S. del puerto de San Antonio.

Los náufragos salvaron en un bote, con solo el cronómetro i papeles del buque, pues lo pequeño de la embarcacion no dió lugar a salvar los equipajes, i el 20 del mismo mes abordaron la costa en el punto llamado Palos Blancos, 9 millas al N. de la rada de Llico.

La Jeneral Lastra era un buque viejo i en mui mal estado, pues a poco de haber dejado a Lota, su capitan se vió obligado a arribar a Coronel, por el mal estado de la nave i el cansancio de su jente en el contínuo pampar: allí enganchó marineros especialmente para el servicio de las bombas i corrijió algunas averias en la arboladura, pues todo andaba mal, i esto esplica el fin de la barca.

«GALGO.»

Bergantin chileno de la matrícula de Valparaiso, capitan don Miguel Alcatena, con un cargamento de harina. Al dejar la ria de Constitucion con destino a Valparaiso, encalló en la playa de Quivolgo el dia 1.° de julio de 1860, donde fué destrozado por el mar.

Este naufrajio reconoce por causa, como tantos otros, el haberse improvisado dos fuertes marejadas en el momento que el Galgo cruzaba la barra del rio Maule, que, dándole en la proa, lo desviaron de su rumbo, atravesándolo a la mar, i pegándole en seguida por la popa, le hicieron encallar completamente. Los tripulantes ganaron la tierra con gran dificultad, salvándose parte del cargamento i el aparejo de la nave.

«PLUMAS OF DENNIS.»

Bergantin-goleta de los Estados Unidos de América, al ancla en Valparaiso. Un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, que sopló el dia 13 de julio de 1860, lo echó a la costa, un poco al O. del teatro de la Victoria, donde fué destrozado por el mar.

La tripulacion salvó en tierra sin novedad i asimismo el aparejo de la nave i mui pocos objetos de mediano valor. El buque estaba recien descargado.

«SAMPAIO.»

Barca nacional, al mando del capitan don José Dómine, procedente de Cobija i al ancla en la bahia de Coronel. Azotado por un fuerte viento del N., le faltaron las bitas i se fué al garete, destrozándose en la costa. Pereció ahogada toda la tripulacion, ménos el capitan que se hallaba en tierra desde el dia anterior, en Coronel.

El piloto de la Sampaio cumplió sus deberes como esperto marino. Viendo el cariz del tiempo i la fuerza del temporal, hizo echar abajo las vergas i calar los masteleros; pero nada bastó para evitar el siniestro de la vieja nave, pérdida que ocurrió en la noche del 29 de julio de 1860.

Los capitanes de los demas buques surtos en la bahia de Coronel, declararon que el temporal habia sido de los mas fuertes que habian esperimentado en las costas chilenas durante muchos años. Este temporal azotó toda la costa central de Chile i dió oríjen a numerosos naufrajios i siniestros mas ó ménos graves, que recuerdan las crónicas de ese año.

«CORREO DE VALDIVIA.»

Goleta chilena, ocupada del cabotaje, cargada de trigo i propiedad de don Ramon Arrieta, se fué a la costa en Talcaguano, perdiéndose totalmente el 12 de julio de 1860. Este temporal principió a la 1 h. p. m. i continuó hasta el dia siguiente, descendiendo el barómetro hasta 29.35 pulgadas inglesas, con viento del NE. al N. El siniestro tuvo lugar en el puerto indicado.

«T. TOCORNAL.»

Bergantin chileno de la matrícula de Valparaiso i al mando de su capitan i dueño don Guillermo Marquez. Hallándose al ancla en la bahia de Coronel, batido por el fuerte temporal que hizo naufragar a la barca Sampaio, le faltaron las amarras i fué echado sobre la costa de Lotilla, donde se hizo pedazos, a las 2 h. a. m. del dia 30 de julio de 1860. La tripulacion abandonó el buque un momento ántes de que llegase a las rompientes de la costa, salvando milagrosamente en un bote.

El capitan se encontraba en tierra, en Coronel, ocupado del despacho de la nave, que se hallaba con un cargamento de carbon de piedra, merced a lo cual escapó.

«CHATS WORTH.»

Barca de los Estados Unidos de América, que naufragó en las costas de Arauco. Este buque habia salido del Callao i con destino a Valparaiso, en lastre, i, segun su capitan, fué a dar al sur por un error del cronómetro, que no esplica la diferencia de latitud. No hemos hallado detalles sobre las evidencias del siniestro.

La goleta chilena CONSTANCIA condujo a Valparaiso al piloto, cocinero, mayordomo i dos muchachos pertenecientes a la barca CHATS WORTH. El siniestro tuvo lugar a fines de julio de 1860.

«TORNADO.»

Fragata británica, en viaje de Inglaterra para el Pacífico, naufragó en el Estrecho de Magallanes en 1860. La corbeta de S. M. B. MUTINE recojió a su capitan i tripulantes i los condujo a Valparaiso, donde llegaron el 27 de julio de 1860. No hemos hallado las evidencias de este naufrajio ni mayores detalles sobre el siniestro.

UN BUQUE.

Barco ingles, procedente de Europa i destino a Valparaiso, que embarrancó en la costa entre Boca Itata i la rada de Curanipe, en el mes de julio de 1860. En este naufrajio pereció ahogado un tripulante, salvándose la tripulacion i su capitan en tierra, con bastante dificultad a causa de la aspereza de la costa. Se salvó asimismo parte del cargamento; mas no hemos hallado informaciones que den alguna luz sobre el siniestro, ni el nombre de la nave, que tal era el descuido con que, por entónces, se miraba la estadística de los siniestros marítimos, hasta por nuestras autoridades.

«NUEVA ISABEL.»

Barca chilena, con cargamento surtido, procedente de Valparaiso i destino al puerto de Caldera, naufragó en los bajos de Puerto Viejo de Copiapó, poco ántes de amanecer del dia 20 de agosto de 1860. La tripulacion salvó en los botes, ménos dos hombres que perecieron al abandonar el buque.

La barca era comandada por don Oscar A. Kutschman. Buque i cargamento se perdieron totalmente. Algunos de los náufragos desembarcaron en Puerto Viejo i se dirijieron por tierra a Caldera, ménos 4 que continuaron en un bote con rumbo a Caldera, donde llegaron sin novedad i comunicaron el naufrajio a la autoridad marítima.

De las investigaciones practicadas para conocer las causas que motivaron el siniestro, se dedujo no haber tomado en cuenta la corriente jeneral que en esa rejion se hace sentir con alguna fuerza.

«HORGSBURGH.»

Fragata de los Estados Unidos de América, procedente del Callao, con un cargamento de guano i con destino a los Estados Unidos. Descubrió una gran via de agua en 8 de agosto de 1860; el capitan hizo rumbo a Valparaiso, i el 16, a distancia de 25 millas de la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, teniendo la Horgsburgh 10 piés de agua en la bodega, fué abandonada, refujiándose el capitan i la tripulacion en la isla, donde permanecieron 25 dias.

El bergantin chileno Veloz recojió a los náufragos en número de 15 i los condujo a Valparaiso, donde llegaron el dia 11 de setiembre del mismo año.

«LAUTARO.»

Barca chilena, procedente de Punta Arenas de Magallanes i destino a Valparaiso, naufragó a la 1 h. a. m. del dia 22

de agosto de 1860, en la bahia Posesion. La pérdida fué ocasionada por un fuerte viento del E., que la arrojó sobre la playa, a pesar de hallarse fondeada a dos anclas. Capitan i tripulantes salvaron en tierra, i asimismo parte de la arboladura, velámen i otros objetos.

«HABANERO MANUEL.»

Bergantin chileno, capitan don Juan Berendsen, en lastre, procedente del puerto de Caldera para la ria de Constitucion, donde debia tomar un cargamento de frutos del pais, naufragó el 17 de setiembre de 1860, en la costa de Quivolgo, un poco al N. de la desembocadura del rio Maule, haciéndose pedazos. La tripulacion salvó en tierra, pero milagrosamente.

«HAMBURGO.»

Fragata de los Estados Unidos de América, probablemente ballenera, que naufragó en la isla de Mas-a-Fuera de Juan Fernandez, en 1860. Lo cita don Benjamin Vicuña Mackenna, sin dar pormenores de cómo sucedió el siniestro. [1]

«CHILE.»

Fragata chilena, procedente del puerto de Carrizal, con un cargamento de metales i destino a Lota, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra. A los 3 dias de haber dejado el puerto de salida le pegó un fuerte temporal de viento S., que le ocasionó una gran via de agua: las bombas se cegaron, e inundada la fragata, una racha de viento la hizo dar a la banda, perdiendo los botes, salvando con dificultad la lancha, en que se embarcó el capitan i los 16 tripulantes, con solo tres sacos de galletas.

---

1. *Juan Fernandez*, pájina 794.

A los tres dias de estar los náufragos en la lancha, los recojió la fragata británica Kaffirland i los condujo al Callao, donde llegó el dia 23 de setiembre de 1860. Aquí tomaron el vapor británico San Cárlos i regresaron a Valparaiso.

1861

«WILHELMINE MARIE.»

Barca hamburguesa, que naufragó en la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez en el mes de enero de 1861, destrozándose completamente. El bergantin nacional Elícea recojió el velámen i demas restos de la barca i los condujo a Valparaiso el 19 de marzo del mismo año. No se conservan pormenores sobre este naufrajio, ni sobre cual fué la suerte de los náufragos.

«SAN RAFAEL.»

Fragata chilena, con un cargamento de carbon de piedra i al ancla en el puerto de Totoralillo i mui cerca de la costa. Un fuerte viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 21 de junio de 1861, la echó a tierra, donde se hizo pedazos. Los náufragos salvaron en los botes.

La barca habia fondeado mui cerca de tierra i con una sola ancla; por manera que cuando fué sorprendida por el viento N., no pudo dar segunda ancla ni arriar cadena de la primera. Chocó en una roca, perdió el timon i abriéndose los fondos se fué a pique.

«VIRJINIA.»

Fragata chilena, al ancla en el puerto de Caldera, fué echada a la costa arrastrada por una fresca brisa del N. que sopló el dia 23 de junio de 1861. Se rompió los fondos a

causa de su mal estado, inutilizándose del todo para navegar. Sus escombros han sido causa mas tarde de ciertos embancamientos perjudiciales, denunciados oportunamente por la autoridad marítima de Caldera.

«LONCOMILLA.»

Bergantin chileno del porte de 79 toneladas de rejistro. Al salir de la ria de Constitucion el 5 de octubre de 1861, varó en la playa de Quivolgo, con su cargamento de frutos del pais; i no obstante los esfuerzos que hizo el vapor INDEPENDENCIA, remolcador del Maule, no fué posible sacarlo del empeño. Se le rompieron los fondos i fué en seguida destrozado por el mar. Se salvó la tripulacion, parte de la carga i el aparejo de la nave.

«INFERNAL.»

Trasporte de la armada imperial francesa al ancla en Valparaiso, haciendo el servicio de almacen flotante.

Eran las 12 h. 30 m. p. m. del dia 1.° de octubre cuando la alarma de la jente que corria con direccion a la playa i una densa humareda que se veia salir de la bahia, anunciaron que un buque estaba incendiándose. Efectivamente: el ponton frances INFERNAL, almácen de depósitos de la marina francesa, que segun nos dicen, tenia una gran cantidad de carbon de piedra, artículos navales i provisiones, era el que ya estaba en su interior, principalmente por la parte de proa, invadido por el humo. Inmediatamente los botes de la corbeta de guerra chilena ESMERALDA, del vapor MAIPO, luego los del navío frances DUGUAY TROUIN i de otros buques acudieron en socorro de la nave, llevando várias bombas, que no tardáron en ponerse en accion. La cubierta del buque fué invadida por la jente que con baldes no cesaba de echar el agua con abundancia por las escotillas i cubierta del buque. Como dos horas se emplearían en esta faena, en que la jente trabajó con constan-

cia i hasta con grave riesgo, segun se ha visto después, i solo abandonaron el buque cuando ya las llamas hicieron imposible la permanencia a bordo.

Hubo un momento en que se creyó que el Infernal hubiese sido salvado, porque el humo disminuyó mucho, i de oscuro i espeso se habia convertido casi en vapor, creyendo todos que el agua habia apagado el fuego. Luego se vió que éste habia tomado mas voracidad.

Cuando fué abandonado el buque, porque se habia perdido la esperanza de salvarlo, una lancha de la Esmeralda empezó a dispararle algunos balazos por el costado, pero sin conseguir echarlo a pique. El Maipo habia caldeado su máquina i la Esmeralda hecho otro tanto para ponerse a salvo de todo riesgo. El Comandante Jeneral de Marina dió orden al comandant del vapor Maipo para que tratase de echar a pique al Infernal, consultándose para el efecto con el almirante francés, o poniéndose bajo sus órdenes. Así lo hizo i empezó a dar algunas bordadas i descargó sus cañones en el costado del Infernal. En los intérvalos una lancha del Duguay Trouin se habia situado a alguna distancia del Infernal, i le lanzaba balazos con direccion a tierra. cuyas primeras balas alarmaron a la jente porque llegaban hasta el cerro. Otro tanto empezó a hacer luego la lancha de la Esmeralda, pero siempre en vano: a pesar de las 50 o mas balas que se le habian dirijido i que habian hecho pedazos el costado del ponton, se le veia salir mas a flote, a medida que se le iba reduciendo a cenizas el material i cargamento. Durante algun tiempo se sintieron en el ponton detonaciones mas o ménos consecutivas, que no eran otra cosa que granadas que reventaban i cuyos cascos venian hasta tierra. Dieron las 5 h. 30 m. de la tarde: a esa hora por lo menos 8 a 10,000 almas tenian fijos sus ojos en las llamas que salian del interior de la nave i que después de cinco horas empezaban a perderse sus costados. El ponton Nereus, del gobierno ingles, que era el mas próximo a la conflagracion, estaba recibiendo incesantemente refrescos de baldes de agua. El Maipo le asesta unos cuantos balazos, i no hacia dos minutos que se habia

retirado del costado del ponton, cuando en éste estalla el depósito de pólvora o Santa Bárbara......

Difícil por demas sería dar una idea de lo que en aquellos momentos pasó en el ánimo de todos i lo que se operó en lo que era inanimado. Al ver i sentir la esplosion, en que las llamas i el humo subieron con los maderos i toda clase de combustibles, hasta una altura bien considerable, la mayor parte de la jente que ocupaba la esplanada de los almacenes fiscales i puntos inmediatos, se tiraba al suelo, corria, se estrellaba...... Aquello fué instantáneo: pasó como una ilusion. Rehabilitados los ánimos, al terror sucedió la risa por la actividad o determinacion que cada cual habia tomado.

El INFERNAL, entretanto, se habia primeramente sentado de popa, i en seguida, sumerjiéndose con lentitud la proa, se hundió. El ponton inglés NEREUS daba unas cabezadas como en un dia de temporal; uno de sus masteleros se habia trozado (el de trinquete) i de la cofa del mismo palo se habian caido dos marineros, que felizmente escaparon. De los botes i canoas saltaron al agua, no sabiendo como, algunos de los que las ocupaban, pero sin que ninguno se ahogara.

El fisco perdió mas que el gobierno frances con el INFERNAL, porque no le quedó una puerta ni ventana buena en los almacenes fiscales. Casi todas quedaron abiertas i muchas hechas pedazos: de las vidrieras no quedó un vidrio entero. I eso no es de estrañar cuando en toda la poblacion se rompieron vidrios en bastante cantidad.

Esta especie de fiesta fué celebrada al fin por la banda de música de la ESMERALDA, sin duda porque se tuvo en consideracion que la catástrofe pasó oportunamente.

Se supone que el fuego comenzó en el carbon por inflamacion espontánea.

El buque no fué sacado de su fondeadero, porque cuando se trató de hacerlo, ya el fuego no permitía ocupar la cubierta y, por consiguiente, hacía difícil la operacion de cortar o largar las cadenas.

Las válvulas de la Santa Bárbara no pudieron ser abiertas para que se inundase de agua.

«ACTIVO.»

Bergantin goleta nacional, al ancla en Valparaiso i con un cargamento surtido que debia conducir a Constitucion, se fué a la costa en la noche del 18 al 19 de abril en 1861, impulsado por un fuerte viento del N. al NO. que sopló a esa hora.

El Activo encalló detras del teatro de la Victoria, salvándose el cargamento bastante averiado por haberse roto los fondos de la nave.

El bergantin estaba fondeado con una sola ancla, la que garreó con la fuerza del viento i la marejada, echándolo a tierra, donde fué inutilizado.

«SPECTRE.»

Fragata británica en viaje del puerto de Guayacan para el de Lota, naufragó a las 5 p. m. del 7 de mayo de 1861.

La fragata encalló sobre una roca entre punta Saliente i punta Lagunilla, o sea como 6 millas al sur del puerto de Guayacan. Los pasajeros i tripulacion salvaron en los botes de la nave i se dirijieron al punto de salida, donde llegaron en la noche del mismo dia.

Dos dias permaneció la Spectre sobre la roca, cerca de la playa, llena de agua i tumbada, desapareciendo en seguida sobre fondos de 16 a 20 brazas de agua.

Del buque no se sacó nada i solo se salvaron 20 pipas de aceite, que salieron a flote cuando el buque se fué a pique. Sobre las evidencias de este siniestro no hemos hallado nada en las crónicas de la época.

«AUTUMNUS.»

Barca británica, capitan James Wright, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Swansea i destino a Valparaiso, se incendió su cargamento por combustion espontánea, i se fué a pique a la altura del Cabo de Hornos, el

27 de junio de 1861. La barca chilena ESTHER recojió a los náufragos i los condujo a Coronel el 16 de octubre. No hubo pérdida de vidas.

«RESSOURCE.»

Trasporte de la armada imperial de Francia, procedente de Tahiti i destino a Valparaiso, que naufragó en los bajos de Rapel a las 12 de la noche del 12 de noviembre de 1861. Segun las informaciones de los sobrevivientes, suponen que el comandante Septlivres i 20 hombres mas perecieron ahogados; i agregan que tan pronto como el buque encalló, dió a la banda, i que las embarcaciones que acababan de ser echadas al agua, cuando el buque se fué a pique deben haber sido arrastradas por el barco.

Los sobrevivientes, en número de cuatro, salvaron en un pequeño bote, i a mas una señora: se dirijieron al puerto de San Antonio i dos de ellos por tierra a Valparaiso, quienes dieron cuenta del siniestro.

El navío de guerra frances DUGUAY TROUIN que se hallaba surto en Valparaiso dió la vela en la noche del 16 i se dirijió al lugar del siniestro, regresando el dia 18, sin haber hallado mas que los masteleros del buque, fuera del agua, en los bajos de Rapel, confirmando la suposicion de que el comandante i resto de la tripulacion habian perecido ahogados.

La señora salvada era una pasajera que se dirijia a Valparaiso para en seguida encaminarse a Francia, con una fortuna de 18,000 francos que habia podido reunir en Tahiti, los mismos que perdió totalmente en el naufrajio.

«ANNE P. SHARP.»

Barca británica, capitan Sharp, procedente de Valparaiso i destino a Gatico, con un cargamento de 1,100 cueros, 400 bultos de lana i alguna cantidad de cobre, naufragó en la tarde del dia 13 de noviembre de 1861, perdiéndose totalmen-

te en el punto del destino. Los náufragos salvaron en los botes.

«PEDRO V.»

Bergantin nacional, con un cargamento de 3,200 sacos de cebada, al dejar el puerto de Pichidangui con destino a Valparaiso, naufragó el dia 14 de diciembre de 1861, perdiéndose buque i cargamento. Los náufragos salvaron en los botes.

1862

«A. J. RAMOS.»

Bergantin goleta chileno, procedente de los puertos del norte i destino a la ria de Constitucion, que varó en el banco del sur de la barra del rio Maule el dia 28 de abril de 1862, o sea sobre la costa del peñon de Las Ventanas, sufriendo pérdida total.

La causa del naufrajio fué el haberse ásotaventado mucho al cruzar la barra, pues el viento era fresco del NO. i no pudo orzar en el momento oportuno. Habia, ademas, poco conocimiento de parte del capitan, i esta fué la verdadera razon del naufrajio.

No hubo pérdida de vidas, salvándose los náufragos en tierra i asimismo el aparejo de la nave.

«ROTAY.»

Barca inglesa, en viaje de las costas mejicanas para las de Chile, que varó al sur del puerto de San Antonio, en la costa de Santo Domingo, en la noche del 5 de junio de 1862. El buque se hizo pedazos, pero los náufragos salvaron en tierra i fueron atendidos por don Claudio Vicuña, dueño de la hacienda vecina.

El siniestro se atribuyó a un error en los cronómetros del buque, que le daban una lonjitud mas occidental.

«MATADOR.»

Barca chilena, capitan Juan Rivero, en viaje del puerto de Tomé para San Francisco de California, con un cargamento de trigo. Cinco dias despues de haberse hecho a la mar, se fué a pique en el mes de junio de 1862. Solo salvó un marinero llamado Tomas Valino, pereciendo, segun parece, toda la tripulacion compuesta de diez hombres. No hemos hallado mayores antecedentes sobre este siniestro.

La barca MATADOR cumplió con su sino, arrastrando consigo a sus tripulantes, de una manera inopinada.

«GOAHEAD.»

Goleta chilena, de propiedad de don Antonio H. Cornichs, con un cargamento de harina, que naufragó en la costa de Pelluhue (al norte de Curanipe) el 11 de agosto de 1862, a las 4 p. m. El buque fué destruido, pero la tripulacion salvó en tierra, ménos el guardian que se supuso ahogado.

Las crónicas de la época no dicen nada sobre las evidencias de este naufrajio, ni tampoco de la procedencia de la nave.

«PAULINA CATALINA.»

Bergantin chileno, que debe haber naufragado, sufriendo pérdida total, por haberse hallado en la costa de Quillagua su espejo de popa, el 1.° de setiembre de 1862. Se supuso perecida toda su tripulacion.

El hecho de haber varado el escudo de popa del PAULINA CATALINA, en la costa del departamento de Carelmapu, induce a creer que haya mediado una colision con otra nave; pero no hai antecedente alguno que lo confirme.

«GUAYACAN.»

Barca británica, con un cargamento de 640 toneladas de carbon de piedra, procedente de Swansea i destino al puerto de Caldera, se fué a tierra a las 8.30 p. m. del dia 25 de enero de 1862. La calma i la corriente fueron causa del naufrajio total que sufriera a la entrada del puerto del destino.

«MERCEDES.»

Barca nacional en viaje del puerto de Caldera para la ria de Constitucion, naufragó en la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, el 4 de enero de 1862.

La causa del naufrajio fué que, habiendo tratado el capitan de arribar a Juan Fernandez con el fin de hacer aguada, de la que se hallaban con bastante escasez, i encontrándose ya mui cerca de la costa, le sobrevino la calma i la corriente de la marea, que era bastante grande, la arrojó sobre las rocas, de donde fueron inútiles los esfuerzos que se hicieron por sacarla.

Toda la tripulacion se salvó i durante cuatro dias tuvieron tiempo para sacar de a bordo, el aparejo, víveres, etc., etc.

La noticia llegó a Valparaiso por la via de Constitucion. Esta barca pertenecia a Carlos Cortes, de Talca.

«JOVEN ALBERTO.»

Bergantin goleta chileno, en viaje de Constitucion para el puerto de Valparaiso, con un cargamento de frutos del pais, fué abandonado por sus tripulantes por frente a la punta Carranza (al sur de Maule) a causa de hacer mucha agua, pues al tiempo de ser abandonado tenia en su bodega 35 pulgadas de agua, yéndose a pique momentos despues.

El Jóven Alberto alcanzó a llegar hasta la punta de Cu-

raumilla; pero los fuertes vientos del norte i la circunstancia de hacer mucha agua, obligaron a su capitan a arribar nuevamente al puerto de salida, mas como no pudiese cojer la ria de Constitucion, fué abandonado. El buque pertenecia a su capitan señor Carlini.

El Jóven Alberto encalló en la playa de las Cañas, a las 12 del dia de 31 de agosto de 1862, con su cargamento de cecina i harina, todo por valor de 16,000 pesos. Del cargamento solo se salvaron 1,000 quintales de harina, pero en mui mal estado.

«CORNELIO.»

Bergantin chileno, en viaje de Valparaiso para Tongoi, se hizo a la mar el dia 18 de mayo de 1862; el bergantin chileno Norma, lo efectuó tambien el mismo dia. El Cornelio no llegó a su destino, por lo que se le dió por perdido.

El Norma, 3 dias despues de su salida de Valparaiso, sufrió un récio temporal de viento norte, i observó que en el mar andaban a merced de las olas varios cajones de mercaderias, por lo que se presumió hubiesen sido del cargamento del Cornelio. Nada se supo de los náufragos.

DIQUE FLOTANTE.

(EN VALPARAISO)

El vapor ingles Cloda de la P. S. N. C., entró al dique flotante en Valparaiso el 7 de junio de 1862 a las 12 m., pero de 7 a 8 de la noche, le faltaron al vapor algunas cuñas del costado de babor, por lo que el Cloda se fué sobre esa banda i tumbó al dique a tal punto que luego comenzó a inundarse por sobre la compuerta. Viendo el peligro del dique, se trató inmediatamente de sacar el vapor, lo que se logró sin tropiezo alguno, pero sin salvar al dique. Así que el Cloda salió, el dique continuó sumerjiéndose paulatinamente, sin poderlo evitar sus poderosas bombas que funcionaban con

toda fuerza i actividad, por haberse roto los fondos. El agua apagó los fuegos, las bombas no pudieron seguir trabajando i el dique se fué a pique como a las 10.30 p. m. del mismo dia.

Parece que no hubo victimas entre los obreros que estaban a bordo ocupados de limpiar i pintar los fondos del CLODA.

El dueño del dique lo era don Nicolas T. Tiedge, quien lo tenia asegurado en solo 30,000 pesos. Este fué el primer dique flotante que hubo en Valparaiso, i su pérdida una verdadera calamidad para los barcos del cabotaje, que acudian a él para reparar sus cascos o limpiar sus fondos.

El dique no ha sido despues puesto a flote.

«LIMA.»

Nave de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), con pasajeros i carga, en viaje del puerto del Callao para Valparaiso i puertos intermedios, que naufragó al amanecer del dia 11 de Julio de 1862. He aquí la descripcion que da *El Mercurio* de Valparaiso del 24 de julio del mismo año, que escribió uno de los náufragos:

«Como a cosa de las 12 de la noche del dia 10 del presente mes, zarpamos de Cobija bajo un tiempo bonancible; mas, quiso nuestra mala suerte disponer las cosas de otro modo, pues a eso de las 5 h. 30 m. a. m., esto es, al despertar el alba, estrellóse impetuosamente contra un bajo situado en la estremidad O. de la baja isla, conocida en el pais bajo la denominacion de Lagarto, i a 56 millas al sur de Cobija.

«Fácil será presumirse el natural espanto, conflicto i confusion que se apoderó en tan terrible trance, así de los pasajeros como de los que formaban la tripulacion del LIMA.

«El vapor a la sazon marchaba a razon de 8.5 millas por hora, por manera que no es difícil suponer cuál seria la fuerza del choque i el espantoso estruendo que ocasionaria en sus fondos al introducirse las rocas en él, e impulsado por gruesa marejada que precipitaba por instantes, mas i mas, a la nave sobre las rocas i en el centro de la reventazon.

«Felizmente, la fuerza de la velocidad lo hizo correr sobre los bajos hasta medio buque, esto es, donde estan colocadas las máquinas, encontrando apoyo en su mayor estension, ménos de ésta hasta la estremidad de la popa, que toda ella flotaba, i consiguientemente fué la primera que desapareció durante la mañana de la catástrofe, en que el mar se embraveció considerablemente, sumerjiéndose en la siguiente mañana, i a nuestra vista, la otra mitad del buque con grande estrépito.

«Es cosa reconocida que los buques de fierro, en caso de varada en piedra, se rompen por mitad i por consiguiente la inmersion es infalible.

«Afortunadamente, salvo 2 levemente heridos, todos hemos salvado con entera felicidad en las embarcaciones que al efecto hizo arriar el capitan oportunamente, i quien permaneció a bordo hasta las 4 de la tarde remitiendo a tierra los equipajes i víveres, agua i velas con que ponernos al abrigo de la intemperie de aquel espantoso desierto.

«Miéntras tanto, i sin que el capitan se apercibiese de ello, los mozos de la cámara descerrajaban maletas i cajones, estrayendo de ellos tesoro, joyas i otros objetos de valor, con una imprudencia tanto mas criminal cuanto tristes i angustiosos fueron aquellos momentos de amarga recordacion para todos los que tuvimos la desgracia de naufragar.

«Por otra parte, es preciso hacer justicia al cuidado con que nos atendió durante los cinco i medio dias que permanecimos en el desierto: el capitan hizo cuanto pudo por hacernos soportable nuestra penosa situacion, no ménos que mantener el órden en la tripulacion, la que, especialmente el dia del desembarco, se encontraba la mayor parte bajo la influencia del licor e insubordinados, i algunos hasta armados.

«Tambien en el dia del naufrajio, a prima noche, envió a Cobija i prestóse oficiosamente don Juan Harman (ajente de la Compañía en Guayaquil) quien anduvo tan listo que fletó un clipper norte-americano (Moon Light) que a la sazon salia de Cobija con destino a Iquique, i a cuyo buque hizo salir con direccion a nuestro campamento el señor Harman, aso-

ciado con el capitan del clipper, regresando donde nosotros: tanto este señor como el contador, pero especialmente el primero, nos han merecido el mas justo agradecimiento, i la Compañia llenaria un deber reconociendo el aprecio que le merecen por parte de ella.

«No quiero dejar de hacer una mencion honrosa al propio tiempo para encomiar la conducta de las autoridades de Cobija, quienes tan pronto como el prefecto supo por el señor Harman el estado en que nos encontrábamos, envió pequeñas balandras con víveres i agua, i al señor capitan de puerto, cuyo señor, ademas de sus importantes servicios, embarcóse con nosotros como compañero de viaje en calidad de pasajero a bordo de la MOON LIGHT.

«En la noche del 15 se hicieron las señales correspondientes al vapor GUAYAQUIL, que pasó en esa noche para el Callao, las que, vistas por éste, fondeóse cerca del clipper, que habia anclado en la tarde. Todo el 15 i parte del 16, fueron empleados en conducir los equipajes a otro embarcadero situado como a 2.5 millas al norte, que es aquel donde nos desembarcamos el 11, se habia convertido desde el siguiente dia en una contínua reventazon de grandes olas que se estrellaban con furor entre las rocas, impidiendo el embarque, i a haber estado así el 11, otra suerte hubiéramos corrido.

«Por fin, el 16 nos hicimos a la vela remolcados por el GUAYAQUIL, que nos condujo hasta Cobija, en cuyo puerto hizo el señor prefecto que desembarcasen los equipajes, tripulacion i sirvientes, prestando en efecto la aduana, con el fin de reconocerlos. Hízose así, verificándolo tambien en las personas de los marineros i sirvientes, logrando con esta operacion su objeto, pues encontráronse las joyas, dinero i demas objetos robados, i se condujo a dos de los delincuentes a la cárcel para aplicarles un castigo severo, cual merece la gravedad del delito. Los sirvientes del LIMA jeneralmente eran malos, ladrones, viciosos e insolentes, i la Compañia, sus ajentes o capitanes, debieran tener cuidado en su eleccion para mayor conveniencia de la Compañia i pasajeros.

«Ultimamente el vapor SAN CÁRLOS arribó a Cobija el dia

18, i nos tomó a su bordo, como tambien al capitan, piloto i demas tripulacion del Lima, conduciéndonos sin la menor contrariedad hasta Valparaiso.—(Firmado).—*Enrique López.*»

De la carga del vapor Lima solo se salvaron treinta i tantos bultos. El tesoro i mala fueron desembarcados.

Los restos del Lima fueron rematados en solo 40 pesos oro.

Entre los pasajeros del Lima que se dirijian a Valparaiso, venian los miembros de la legacion de Chile en el Perú, compuesta del señor ministro Herrera i sus dos secretarios señores don Eusebio Lillo i don Baldomero Pizarro.

El nombre del capitan del Lima era Mr. Wyld.

El del oficial de guardia, piloto 2.° Mr. Iwell.

No nos es dado, reproducir el juicio de la Corte Naval Inglesa respecto al naufrajio del vapor Lima, porque un incendio devoró meses despues el archivo del consulado de S. M. B. en Valparaiso.

«CUBANA.»

Barca británica, con un cargamento de minerales de cobre, procedente de la costa de Chile i destino a Inglaterra, se incendió a la altura del Cabo de Hornos, por un descuido de la tripulacion, consumiéndose en pocos momentos, a principios del mes de agosto de 1862. La tripulacion salvó en los botes i se dirijió al Estrecho de Magallanes, donde la recojió la corbeta de S. M. B. Tribune, quien condujo a los náufragos al puerto de Valparaiso, donde llegaron el 1.° de setiembre del mismo año.

UN BUQUE.

Una carta fechada en Puerto Montt el dia 10 de setiembre de 1862, hace saber: «que desde algunos dias corre aquí la voz de que el bergantin chileno Paulina i Catalina se ha perdido entre Valdivia i Chiloé, i que la popa con la tabla del letrero del buque se habia encontrado cerca de la punta Es-

taquillas, al N. de Chiloé, cosa de 50 millas. Tambien ha varado un cajoncito de velas de composicion i ventanas de buque» (escotillas?).

Otra carta dice: «que los restos del buque fueron encontrados cerca de la desembocadura del rio Maullin i, a mas, dos cadáveres, los que fueron remitidos a Puerto Montt para ser reconocidos i cuyo resultado no se conoce todavia.»

«Segun el movimiento marítimo del puerto de Lota del 20 de setiembre del mismo año, el bergantin PAULINA I CATALINA entró a ese puerto, procedente del Corral; por consiguiente, la voz que se corria en Puerto Montt sobre la pérdida de este buque ha resultado ser falsa, i el buque que se dice ha naufragado, debe ser algun otro, cuyo nombre se ignora.»

Este siniestro total es uno de los tantos naufrajios anónimos que ocurren en las costas australes del pais, como se ha espresado en varias ocasiones.

«REPORTER.»

Fragata norte-americana, en viaje de Nueva York para San Francisco de California, se fué a pique a la altura del Cabo de Hornos, salvándose tan solo el segundo piloto, el mayordomo i dos individuos mas de la tripulacion de la fragata, de entre las 36 personas de que se componia aquélla.

La barca británica ENCHANTRESS, que iba de viaje de Inglaterra para el puerto de Caldera, recojió a los náufragos a su bordo i los condujo a Caldera, donde llegaron a mediados de setiembre de 1862. El vapor británico CLODA los condujo en seguida a Valparaiso.

«PELICAN.»

Barca británica, en viaje de Liverpool para el Callao, esperimentó el 16 de agosto de 1862 un fuerte temporal, a consecuencia del cual perdió su palo trinquete i su baupres, i el

19 del mismo mes se fué sobre la costa, despedazándose luego despues de haber encallado. La tripulacion, compuesta de 14 individuos, pudo salvarse en dos botes i permanecieron algunos dias en tierra, en donde murió uno de los náufragos; despues se embarcaron nuevamente en los botes e hicieron rumbo al Estrecho de Magallanes; mas, en seguida tuvieron que abandonar uno de los botes por serles inútil, i a los 31 dias de ocurrido el naufrajio, entraron al dicho Estrecho, i tuvieron la suerte de ser vistos por la barca americana SCHAMYL, procedente de Boston, cuyo capitan los tomó a su bordo, despues de haber muerto otro de los náufragos, i los condujo a Valparaiso, donde llegaron el dia 8 de octubre de 1862.

Los infelices náufragos tuvieron necesidad de alimentarse de mariscos i lo poco que pudieron salvar de la PELICAN. Varios de estos desgraciados llegaron con los piés mui hinchados e igualmente las piernas, por el hielo.

«SIAM.»

Fragata francesa, que naufragó a la altura del Cabo de Hornos a fines de octubre de 1862. La fragata norte-americana HOUGFELLOW recojió a los náufragos a su bordo i los condujo a Valparaiso, donde llegaron en la noche del 28 de noviembre de 1862. Las crónicas de la época no rejistran mas pormenores relativos a este naufrajio.

«DUKE OF MALAKOFF.»

Barca británica, procedente del puerto del Callao, con un cargamento de guano de las islas Chinchas i destino a Francia.

Hallándose a la altura del puerto de Valparaiso, el 19 de noviembre de 1862, soportó un récio temporal (del SO.?): el buque comenzó a hacer mucha agua, por lo que le fué imposible seguir el viaje, viéndose obligado a poner rumbo a tierra

para tomar el puerto de Valparaiso; pero como el agua aumentase i no pudiendo sostener el buque a flote, se vieron obligados a abandonarlo, embarcándose la tripulacion en tres botes, uno mandado del capitan, otro por el primer piloto, i al 3.° por el segundo. El primero de estos llegó como a 50 millas al norte de Valparaiso, de donde el capitan se resolvió a marchar por tierra a Valparaiso, i uno de los otros dos botes llegó, segun noticias, al puerto de Llico, i el tercero un poco mas al S.

La barca sufrió pérdida total.

1863

«CARMEN.»

Barca chilena. Con motivo de una gran via de agua, que no pudieron agotar las bombas, se fué a pique por los 29° 37' de lat. S. i 72° 37' de lonj. O., el 4 de enero de 1863. Las bombas se habian cegado con el lastre de arena que llevaba la barca.

El capitan i tripulacion salvó en los botes i arribaron al puerto del Guasco, sin novedad, despues de algunos dias de navegacion i de los padecimientos consiguientes en embarcaciones abiertas i mal aprovisionadas.

«VELOZ.»

Bergantin chileno, de la matrícula de Constitucion, de 164 toneladas de rejistro. Se fué a pique en la noche del 20 de enero de 1863, con motivo de una colision con el vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.) PERÚ. En la sumersion se ahogó un marinero; los demas fueron recojidos por el vapor.

«FRANCISCO RAMON VICUÑA.»

Bergantin chileno, del porte de 194 toneladas de rejistro, capitan don Juan Döll, al ancla en la caleta de Chalguaco (Cóndor), cargando maderas. Sorprendido por un temporal de viento del cuarto cuadrante, le faltaron las amarras i dió al traves sobre la costa, perdiéndose totalmente el 1.° de abril de 1863.

El nombre de este buque le fué impuesto en memoria del distinguido patriota don Francisco Ramon Vicuña, fundador de nuestra independencia; pero uno de sus méritos mayores fué el de haber organizado una fábrica de fusiles, en que se hicieron algunos nuevos i se compusieron las vetustas armas de aquellos tiempos. Fué congresal i hasta jefe supremo de la nacion, como presidente del Senado.

«CARAMPANGUE.»

Barca chilena, al ancla en el puerto de Lota, tomando un cargamento de carbon de piedra que debia conducir al puerto de Carrizal Bajo. Un temporal de viento del cuarto cuadrante la hizo garrar sus dos anclas i dar en la costa, donde fué inutilizada el dia 10 de julio de 1863. El temporal fué mui sério i puso en peligro a los demas buques surtos en el puerto.

No hubo víctimas, i los náufragos salvaron en los botes del buque.

«TOULON.»

Barca chilena, al ancla en la bahia de Coronel con un cargamento de carbon de piedra. Un gran temporal de viento del cuarto cuadrante la echó a la costa, perdiéndose barca i cargamento el 10 de julio de 1863.

No hubo víctimas, salvando los náufragos en los botes, dirijiéndose a tierra con los papeles de la Toulon i algunos objetos menudos.

«AMALIA.»

Bergantin goleta chileno, del porte de 156 toneladas de rejistro. Yendo del N. con destino a la ria de Constitucion, embarrancó en la playa de Quivolgo, al N. de la barra del rio Maule, el dia 26 de abril de 1863.

Los náufragos salvaron en tierra i en los botes de la nave, que los condujeron a la ciudad de Constitucion.

«OLESEN.»

Fragata de los Estados Unidos de América, en viaje de Liverpool i destino al puerto del Callao, naufragó a la altura del Cabo de Hornos, con pérdida de cuatro tripulantes.

La barca británica JESSY recojió a los sobrevivientes a su bordo en el mes de abril de 1863 i los condujo al puerto de Valparaiso.

Las informaciones que se han tenido a la vista no adelantan mas sobre la causa del siniestro.

«FRANCIS ANN.»

Bergantin chileno, del porte de 130 toneladas de rejistro. Entrando a la ria de Constitucion, encalló en la playa de Quivolgo el dia 8 de setiembre de 1863, inutilizándose por completo.

La causa del naufrajio consistió en no haber tomado bien el canal de la barra.

«MARY O. SUSAN.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 502 toneladas de rejistro. Entrando de arribada al puerto de Talcaguano, encalló en la costa N. de la isla Quiriquina el dia 28 de agosto de 1863, donde fué inulilizada.

No hubo pérdida de vidas, ni se dan las evidencias del naufrajio.

«SUSANA.»

Fragata chilena, en viaje de Puerto Montt para el Callao, con un cargamento de madera de 1,200 toneladas; por hacer mucha agua, a causa de un fuerte temporal del cuarto cuadrante que esperimentó en su viaje, arribó al puerto del Tomé, donde se le hicieron algunas reparaciones. Volvió a hacerse a la vela; pero contrariada nuevaménte por un fuerte viento del N., arribó sobre la isla Quiriquina para ponerse al abrigo, tratando de tomar el surjidero Punta Arenas. Por la oscuridad de la noche encalló en la costa, donde fué inutilizada el dia 14 de agosto.

No hubo pérdida de vidas.

«NORMA.»

Goleta chilena, con un cargamento de carbon de piedra. Salió del puerto de Lota i destino a Valparaiso; pero no habiendo llegado a ese puerto despues de dos meses de viaje, se dió por perdida en alta mar.

Nunca se supo de su suerte ni tampoco de la de sus tripulantes; pero se supone que el siniestro ocurrió en el mes de setiembre de 1863, a causa del mal estado de su casco i falta de carena.

«CATALINA.»

Bergantin chileno, con un cargamento de carbon de piedra, capitan i dueño Mr. Kyhll; saliendo del puerto de Coronel el 11 de octubre de 1863, por faltarle la virada, dió en las piedras de punta Puchoco, rompiéndose los fondos, por lo que se fué a pique el mismo dia.

El cargamento pertenecia a los señores Rojas i C.ª Su destino era Valparaiso. No hubo pérdida de vidas.

«USK.»

Barca inglesa, con un cargamento de carbon de piedra i pólvora, que habia salido de Swansea con destino a Caldera. Ya en el Pacífico, el 16 de noviembre de 1863, se declaró un incendio en el cargamento, hallándose la Usk por los 33° de lat. S. i 74° de lonj. O. Desde que se declaró el incendio su capitan se convenció que era imposible estinguirlo, i por el riesgo de la pólvora, aquél i los tripulantes se embarcaron en dos botes i abandonaron la barca a su suerte. Uno de los botes fué recojido por el Iris i el otro llegó a Coquimbo en el vapor Guayacan. Nunca se supo de la suerte de la barca.

«Esta misma nave Usk, fué la que en su penúltimo viaje, tornó la proa desde el Cabo de Hornos para Inglaterra, por el acuerdo de su capitan, que decia haber recibido órden de Dios para hacerlo así: desde esa fecha los marineros la llamaban la Nave Fantasma.»

Bajo todas las latitudes i bajo todas las banderas, hai fanatismo i profundas preocupaciones.

«NORTHERN CROWN.»

Este buque habia salido de las islas Chinchas con un cargamento de guano i destino a Europa, i a los treinta dias de viaje, por los 54° de lat. S., empezó a hacer tanta agua inopinadamente, que su capitan se vió obligado a hacer rumbo al N., i el 15 de agosto, estando por los 50° de lat. S., fué asaldo por un temporal mui récio que le ocasionó grandes averias e hizo aumentar las vias de agua en tal estremo, que la tripulacion se encontraba totalmente perdida, cuando providencialmente pudo evitarlo la Frances Palmer que, a pesar del furioso temporal, logró hacer rumbo hácia la Northern Crown i mantenerse a su lado para recojer a los náufragos, lo que consiguió felizmente i los condujo a Valparaiso.

«ATAGUALPA.»

Barca británica, del porte de 497 toneladas de rejistro, en viaje de Liverpool para Valparaiso, que naufragó en la roca del Buei al entrar al puerto de su destino, a las 5 h. p. m. del dia 13 de julio de 1863, despues de 78 dias de viaje. El vapor remolcador del rio Maule, que navegaba con el mismo rumbo, se acercó a la ATAGUALPA i le ofreció ausilio; pero su capitan le dió las gracias, agregando que ya era escusado todo servicio para ponerlo a flote, porque el buque estaba inutilizado. El MAULE dió aviso en Valparaiso del naufrajio de la ATAGUALPA, i se le mandaron botes i lanchas para procurar salvar algo del cargamento; pero solo se consiguió una parte del aparejo i pocos objetos, incluso los papeles i cronómetros.

La fragata al encallar en la roca se abrió los fondos i se fué a pique mui luego. Buque i cargamento se estimaban en 300,000 pesos.

Las *Instrucciones Náuticas* aconsejan atracar a la costa al entrar a Valparaiso, yendo del sur, para ganar barlovento i evitar dar bordadas dentro de la rada; pero no tanto hasta tocar en las rompientes i la roca del Buei, bien fijadas en las cartas de navegacion.

UN BUQUE.

El capitan Hoffmann de la fragata hamburguesa ALBERTINA, que llegó a Valparaiso el dia 31 de agosto de 1863, procedente de Hamburgo, hizo saber: que navegando el 6 de agosto en la altura del Cabo de Hornos con un fuerte temporal del SE., divisó a las 5 h. p. m. el incendio de un buque que le quedaba a gran distancia, i que inmediatamente hizo izar una luz azul a su tope, que sostuvo encendida durante toda la noche.

Al amanecer, se le cayó el palo de mesana al buque incen-

diado, por manera que no pudo saber la calidad de la nave, si era barca o fragata, pero vió que el incendio habia empezado por la popa i cree que en la cámara, pues habia solamente fuego desde el palo mayor hácia popa. Que no vió ni oyó a ningun tripulante, aunque permaneció cerca del dicho buque hasta las 10 h. a. m. del dia siguiente, teniendo en todos los palos de su buque vijias para informarlo si habia botes o jente en la mar, pero que no vió nada. El incendio se apagó a las 12.30 de la noche, i el buque debió irse a pique a esa hora; pues al dia siguiente no se vió nada de él.

La Albertina, teniendo pólvora a su bordo, no pudo acercarse demasiado al buque incendiado, i por otra parte era imposible echar botes al agua, porque el temporal era furioso.

Agrega el capitan Hoffmann que no tuvo comunicacion con ninguno de los tripulantes, i que la nave se hallaba a merced de las olas. [1]

1864

«ESPERANZA.»

Barca chilena, procedente del puerto del Callao, propiedad del señor Curletti. Al ancla en Ancud con cargamento de madera de propiedad de los señores Dartnell i C.ª, se incendió en la noche del 14 de abril, i no pudiendo su tripulacion sofocar el fuego, le largaron las amarras por la mano i fué en seguida remolcada hácia la playa de punta Ahui, donde fué consumida.

No se supo el oríjen del incendio, ni hubo víctimas. Solo se salvaron las anclas i cadenas.

La Esperanza se hallaba en franquia en la bahia de Ancud, con un cargamento de madera estimado en 4,000 pesos, que debia ir a completar a Puerto Montt para dirijirse al N.

1. *El Mercurio* de Valparaiso, de agosto de 1863.

«TRAPERO.»

Fragata de los Estados Unidos de América del porte de 645 toneladas de rejistro. Una fuerte braveza del mar del O., ocurrida el dia 8 de junio de 1864, le hizo faltar las amarras i dar en la costa, donde fué destrozada por las olas.

Perecieron en este naufrajio cuatro tripulantes; pero los documentos que se han tenido a la vista no mencionan el lugar del naufrajio; mas, se colije que el siniestro debe haber tenido lugar en la costa N. de Chile.

«COUNTESS OF WINTON.»

Barca inglesa, del porte de 381 toneladas de rejistro. Hallándose surta en la rada de Valparaiso, se incendió el dia 17 de enero de 1864, sufriendo pérdida total, no obstante los oportunos ausilios que se le prestaron.

No hubo desgracias personales.

«JENARA.»

Goleta peruana, con un cargamento de petróleo, en viaje del Callao para Valparaiso, se fué a pique en alta mar en el mes de abril de 1864. La tripulacion salvó en los botes i los recojió el bergantin chileno Jenni Lind, que viajaba del puerto de Chañaral hácia el de Lota, llevándola a este puerto.

Buque i cargamento pertenecian a los señores H. Dockendorf i C.ª, de Lima. Los documentos consultados no señalan las coordenadas jeográficas del lugar del siniestro.

«CHAÑARAL.»

Fragata británica, con un cargamento surtido, al ancla en la rada de Arica i en vísperas de zarpar para Inglaterra,

se fué a la costa por haber garrado sus anclas a impulso de una gran braveza del mar que se improvisó en esa costa el dia 9 de junio de 1864. En la noche de ese mismo dia la fragata estaba del todo destruida.

«PROSPERO.»

Fragata norte-americana, surta en la rada de Chañaral de las Animas, varó en la costa el dia 8 de junio de 1864, con motivo de una gran braveza del mar que reinó en el litoral, donde fué inutilizada.

La tripulacion, el capitan i dos pilotos pudieron salvar, ahogándose tres marineros i tres trabajadores de tierra, de los muchos que se precipitaron sobre las olas para salvar a los náufragos.

La poblacion de Chañaral sufrió bastantes desperfectos, en la parte que da al mar, en una estension como de 500 metros lonjitudinales.

«LOS HERMANOS.»

Barca chilena, del porte de 375 toneladas de rejistro. En el mes de abril de 1864 salió de la bahia de Ancud con un cargamento de madera i destino al N. Dos dias despues le pegó un duro temporal de viento N. i no llegó a su destino, por lo que se creyó habia sucumbido por efecto del temporal. El buque se perdió totalmente, arrastrando consigo a todos sus tripulantes, pues nunca se supo de ellos.

Este siniestro puede reconocer por causa el mal estado de la barca, como tantos otros que ocurren a barcos vetustos que se destinan a la carrera del sur para cargar maderas.

«ROSA GONZALEZ.»

Barca chilena, del porte de 256 toneladas de rejistro, con maderas i a média carga, por hallarse haciendo agua i en

mal estado, como era voz pública en Ancud. Este buque dejó el puerto con destino a Valparaiso en el mes de abril de 1864, en union de la Los HERMANOS, pero no llegó a su destino.

Un fuerte temporal del cuarto cuadrante la hizo desaparecer, no sabiéndose jamas de ella ni de sus tripulantes. Este siniestro como el del buque precedente, se debe indudablemente a la complacencia de la autoridad marítima de Ancud, que permitió salir al mar a esas naves, sabiendo que se hallaban en mal estado, hasta el punto de que la ROSA GONZALEZ solo pudo tomar média carga a juicio de los armadores. A estas complacencias se deben en gran parte muchos de los siniestros anónimos tan frecuentes en las aguas de Valdivia i Chiloé.

La ROSA GONZALEZ conducia tambien los equipajes del intendente de Chiloé, don Manuel José Olavarrieta i el de don Francisco Vidal Gormaz, director de la Escuela Náutica de Ancud, que debia regresar al N. por el vapor de la carrera.

«MINERVA.»

Fragata chilena del porte de 572 toneladas de rejistro, propiedad de los señores Peterson i Peterson i Edigton, de Valparaiso, capitan don Guillermo Marks, con una tripulacion de 18 hombres.

La MINERVA habia salido del puerto de Iquique con destino a Coronel, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra; pero habiendo esperimentado un fuerte temporal del NO., en circunstancias de tener inutilizado el cronómetro i estar ademas falta de la latitud observada, desgaritada por el tiempo i la corriente, dió en la costa, sufriendo pérdida total, a las 4 h. a. m. del dia 16 de mayo de 1864.

Encallaron en la costa de Lleulle, con mar mui arbolada del NO. Los náufragos pudieron echar un andarivel a tierra i salvar la jente ausiliados por los indios araucanos, siendo en seguida hospedados por los mismos indios. Esta no-

ble accion de los salvajes nos hace recordar lo que dice Fitz-Roy respecto a igual conducta de los mismos con los náufragos de la fragata de S. M. B. CHALLENGER en 1835, en la costa de Molhuilla, al S. del rio Lebu. Se distinguió en el salvamento el cacique Lepiñanco i su reduccion.

«EMILIA.»

Vapor nacional, del porte de 472 toneladas de rejistro, de hélice i construido de hierro. Yendo del sur i con destino a Valparaiso, envuelto en una espesa neblina, encalló en las rocas de Rapel, el dia 25 de julio de 1864, perdiéndose totalmente. La tripulacion salvó en los botes i se dirijió a Valparaiso.

«ELISA.»

Goleta chilena, del porte de 87 toneladas de rejistro, propiedad de don Nicolas Sanchez. Naufragó en la barra del Rio Bueno a las 5 h. p. m. del 31 de agosto de 1864.

La tripulacion salvó toda con gran trabajo. De la carga, que se componia de sal i barricas de vino, solo salvaron 6 de éstas. La ELISA procedia de Talcaguano.

«DOLORES.»

Barca chilena, su capitan don José Dómine, del Callao para el puerto de Ancud, en lastre. Despues de un viaje feliz, entrando al puerto de su destino, por efecto de la oscuridad de la noche i bajo la accion de un fuerte chubasco, equivocando el capitan la punta Pulelehue con la de Ahui, embarrancó en la costa a las 7 h. p. m. del dia 24 de agosto de 1864, haciéndose pedazos.

El capitan salvó mui maltratado i la tripulacion ilesa. Esa misma noche llegaron los náufragos a la ciudad de Ancud, en embarcaciones menores, donde fueron atendidos.

«SANTIAGO.»

Bergantin chileno, del porte de 218 toneladas de rejistro. Hallándose fondeado en la caleta Lotilla el 13 de agosto de 1864, el fuerte temporal de viento norte que sopló ese dia lo echó sobre la costa.

La verdadera causa del siniestro, mas que la fuerza del viento i la mar, consistió en no haber dado a tiempo la segunda ancla. Uno de los tripulantes murió ahogado.

«ARACAN.»

Fragata francesa, en viaje del Havre para Valparaiso, con un cargamento surtido, sufrió una colision con la fragata inglesa Ada, el 4 de agosto de 1864, en viaje de Liverpool para el Callao. El choque tuvo lugar al S. del Cabo de Hornos, yéndose a pique a los ocho minutos. Los náufragos, menos uno, fueron recojidos por el pailebot ingles Joan i conducidos a las islas Malvinas.

«THEBES.»

Barca británica, procedente de Deal i destino a San Francisco de California. Se fué a pique por los 55° 59' de lat. S. i 83° 26' de lonj. O. el dia 12 de julio de 1864, por hacer mucha agua i haber sido mui maltratada por los fuertes temporales que esperimentó al doblar el Cabo de Hornos. La barca británica William Wilson. capitan Wat-Kins, tomó a su bordo a los náufragos i los condujo a Valparaiso, donde llegaron el dia 7 de agosto del mismo año.

«FRANK PEARCE.»

Barca norte-americana, en viaje de Nueva York para Panamá, con un cargamento de carbon de piedra, naufragó en las cercanias del Cabo de Hornos.

La barca inglesa CHARLES LAMBERT recojió a su bordo a 2 de los náufragos i los condujo al puerto de Coquimbo, donde llegaron el dia 6 de agosto de 1864. Nada se dice de los demas náufragos.

«LADY PRUDPOE.»

Barca británica, ida a pique en las cercanias del Cabo de Hornos. La barca norte-americana CALIPSO recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso el dia 7 de setiembre de 1864. Las crónicas contemporáneas nada nos dicen sobre la causa del siniestro.

«AMELIA.»

Goleta chilena, que al dejar la ria de Constitucion, chocó en la barra i se abrieron sus fondos, sufriendo pérdida total, en el mes de octubre de 1864. La carga se salvó casi toda, aunque mui averiada por el agua del mar.

«LASTENIA.»

Fragata chilena, del porte de 449 toneladas de rejistro, al mando del capitan don Alejandro Campbell. Este buque, procedente de Chiloé, con un cargamento de maderas i destino al puerto de Carrizal Bajo, encalló en la isla de ese puerto, al tomar el surjidero con una brisa floja del norte. Chocó primero con una de tantas rocas ahogadas que destaca la isla, donde se abrieron los fondos del buque, yéndose a pique con prontitud, en la madrugada de un dia del mes de noviembre de 1864.

Tripulacion i pasajeros salvaron en los botes i tambien ausiliados por los buques mercantes surtos en el puerto. El capitan de la LASTENIA, al verse aconchado sobre la costa, arrió sus botes para dar remolque al buque; mas, como no

fuesen suficientes, dió fondo a una ancla, i al hacer cabeza la nave tuvo lugar el choque referido.

Se salvó gran parte del cargamento de maderas, el aparejo de la nave i las embarcaciones menores, todo lo cual se remató en Carrizal Bajo; pero el capitan i tripulantes no alcanzaron a poner en salvo sus equipajes: tal fué la rapidez de la sumersion.

La LASTENIA era de propiedad de don José Maria Lorca, armador de Ancud. Buque i cargamento se estimaban en 24 mil pesos.

«ANA CRISTINA.»

Barca chilena, procedente de Lota i destino a Peña Blanca, con un cargamento de carbon de piedra. Al fondear en el puerto del destino, chocó en una roca ahogada i se fué a pique. La tripulacion salvó en los botes.

La ANA CRISTINA era propiedad de los señores Wesch i C.ª de Valparaiso. El vapor HUANAY condujo a los náufragos a Valparaiso.

1865

«NUEVA ADELINA.»

Barca nacional, capitan Olazábal. Salió del puerto de Caldera el dia 9 de enero de 1865, con destino a Coronel, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra; pero naufragó totalmente al N. de punta Puchoco a las 8 h. 30 m. p. m. del 12 de febrero, a consecuencia de una densa cerrazon. La tripulacion salvó en los botes.

«VICTORINE.»

Barca británica, en viaje de Nueva York para San Francisco de California, con un cargamento surtido. Este buque

fué abandonado, yéndose despues a pique, el 1.° de marzo de 1865, en lat. S. 54° 50' i 62° 28' de lonjitud O. La barca británica ANNIE FISHER recojió a los pasajeros salvados: J. J. Millenand, 3 niños, Mine Wood, que llegaron á Valparaiso el 9 de abril.

«MARIA TERESA.»

Barca nacional. que naufragó el dia 4 de abril de 1865 en la isla Santa Maria. Era de propiedad de los señores Schiattino i Costa, de Valparaiso. Las crónicas que se han podido consultar no dan las causales del naufrajio ni la suerte que corrieron los náufragos.

«ADIEU.»

Bergantin británico, en viaje de Tomé para Australia, con un cargamento de harina i trigo, arribó a Valparaiso con averias el dia 4 de agosto de 1865; pero en la noche siguiente le faltaron las amarras que habia dado a una boya, donde se aseguraba, i varó a las tres de la mañana, cerca del astillero Duprat, haciéndose pedazos. Nada se pudo salvar de su cargamento, i hasta los palos reales del ADIEU fueron destrozados por el mar al estrellarlos contra las rocas; i esto puede dar una idea del estado en que se hallaba el casco del bergantin, porque en la tarde del mismo dia solo existia en la costa una palizada informe.

La tripulacion salvó en los botes, trasbordándose en seguida a un buque vecino, hasta dejar pasar el mal tiempo.

La causa del siniestro fué un fuerte viento del cuarto cuadrante que sopló en Valparaiso durante los dias 5 i 6 de agosto de 1865.

«ANDACOLLO.»

Esta barca o fragata, que habia salido del Callao para Valparaiso el dia 31 de mayo de 1865, parece que dió la voltere-

ta antes de llegar a su destino, pues el 9 de agosto del mismo año aun no se tenia noticias de ella; pero se supo que un buque de fierro (como la ANDACOLLO) andaba con la quilla al sol, mar afuera.

«RIVER WEAR.»

Fragata británica, procedente de Inglaterra para el puerto de Coquimbo, con un cargamento de carbon de piedra. Se incendió el cargamento i se fué el casco a pique a 40 millas distante del puerto de su destino, en principios del mes de octubre de 1865.

«TOME.»

Bergantin chileno del porte de 110 toneladas de rejistro, en viaje del puerto del Tomé para Valparaiso, desgaritado de su rumbo, encalló en la playa del sur del puerto de San Antonio, el 9 de agosto de 1865, perdiéndose totalmente. Un fuerte viento del norte que sopló ese dia contribuyó al naufrajio.

«PEÑAFLOR.»

Fragata de los Estados Unidos de América. Hallándose en alta mar, descubrió una via de agua, durante la fuerza de un temporal de viento del SO., yéndose a pique el dia 5 de setiembre de 1865, por no haber dado abasto las bombas.

La tripulacion salvó en los botes i arribó al puerto de Caldera, sin novedad.

«FERRUCCIO.»

Fragata italiana, en viaje del puerto del Callao para la bahia de Coronel, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra, se vió obligada a arribar al puerto de San Anto-

nio por hacer mucha agua, donde naufragó a causa de sus muchas averias, el dia 27 de julio de 1865.

«CHILE.»

Ponton del Gobierno de Chile, al ancla en la rada de Valparaiso. Este casco, la antigua fragata de guerra Chile, se hallaba convertido en ponton para el depósito de carbon de piedra i algunos pertrechos navales.

Miéntras estuvo en servicio activo hizo numerosos viajes por las costas del Pacífico; pero lo exiguo de las rentas del Estado por aquellos años i los crecidos gastos que demandaba su sostenimiento en pié de guerra, fueron razones para que la fragata durante la mayor parte de la vida hiciese el servicio de ponton i fuese asimismo descuidada en absoluto.

La Chile fué construida en los astilleros franceses de M. Courrant de Burdeos, por órden del Gobierno de Chile i fué tambien el verdadero buque de guerra que tuvo la marina nacional. Media 1,109 toneladas de porte i se armó con 46 cañones. Llegó a Valparaiso el dia 10 de mayo de 1840, pero solo fué recibida por el Gobierno el 10 de junio del mismo año, dándose el mando de ella al capitan de navio don Roberto Simpson.

En setiembre de 1865, declarada la guerra a España a causa de su conducta aviesa para con las repúblicas sud-americanas del Pacífico, fué echada a la costa en Valparaiso para no dar fácil triunfo a la escuadra española del almirante Pareja que habia puesto bloqueo al puerto.

La fragata Chile feneció mas que al peso de los años, al teredo o broma del mar, que habia destruido sus fondos hasta el punto de hallarse en mui mal estado cuando se la echó a la costa, donde fué destruida.

«PAULITA.»

Barca guatemalteca del porte de 250 toneladas de rejistro. Se perdió en alta mar el dia 9 de agosto de 1865, por causas

que se ignoran; pero probablemente por efecto del temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló por aquellos dias.

La PAULITA era un barco viejo que habia tomado la bandera guatemalteca a causa del estado de tirantez de nuestras relaciones con España.

«CENTRO-AMERICA.»

Barca chilena del porte de 155 toneladas de rejistro, con un cargamento de trigo a granel, en viaje de la ria de Constitucion i destino al Perú. Siendo remolcada hácia afuera de la barra, chocó en la Puntilla de la Poza, abriéndose una via de agua. Se volvió a remolcar hácia la ria, yéndose a pique al repasar la barra, sufriendo pérdida total el buque i cargamento, el 22 de junio de 1865.

«ILAKERY.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 264 toneladas de rejistro. Al ancla en Playa Negra (bahia de Coronel) el dia 22 de mayo de 1865, fué arrojada a la costa por efecto de nn viento duro del NO. i faltarle las amarras. La pérdida fué total, pero la tripulacion salvó en los botes.

«HEATHER BELL.»

Barca británica, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Inglaterra para el puerto de Guayacan destinado a los señores Urmeneta i Errázuriz, se perdió totalmente en las cercanias del Cabo de Hornos, en el mes de setiembre de 1865.

«DON BARTOLO.»

Barca británica, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Swansea para Valparaiso. Hallándose por 56° de

lat. S. i 77° de lonj. O., se incendió su cargamento, yéndose a pique DON BARTOLO. El capitan, pasajeros i tripulacion salvaron en los botes, i, despues de algunos dias de penalidades, los recojió la fragata norte-americana ANNÁPOLIS en viaje de Baltimore para San Francisco de California.

El capitan de la ANNÁPOLIS murió a los pocos dias i fué sepultado en el cargamento de carbon de la fragata para conducirlo a California.

La fragata arribó a Valparaiso para desembarcar a los náufragos de la DON BARTOLO, pero no pudiendo entrar al puerto por estar bloqueado por la escuadra española, desembarcó en un bote fletero al capitan i a un pasajero, siguiendo la ANNÁPOLIS para el Callao, donde desembarcó a los restantes.

1866

Estando Chile en guerra con España, la flota española que bloqueaba el puerto de Caldera, hizo incendiar el dia 13 de enero de 1866 los buques mercantes chilenos que se espresan a continuacion, que se hallaban al ancha en dicho puerto, i habian sido apresados sin resistencia alguna, como era natural:

«MAGDALENA.»

Bergantin de 300 toneladas de rejistro, de propiedad de los señores Schwager Hermanos, Dédotro i C.ª de Valparaiso. Fué incendiado a causa de su vetustez i haciendo caso omiso de los recuerdos cristianos que simbolizaba su nombre.

«MARIA ADELAIDA.»

Barca del porte de 171 toneladas de rejistro, sin sus tripulantes a bordo. Fué condenada a la hoguera, en recuerdo quizás de Torquemada, gran inquisidor de España.

«CONSTANCIA.»

Barca de 142 toneladas de rejistro, que debia su nombre al constante viajar entre la ria de Constitucion i los puertos del norte de la República, derramando trigos, harinas i demas frutos del pais, fué tambien condenada a la hoguera.

«MARIA SUSANA.»

Barca de 196 toneladas de rejistro, cojida en lastre, i como las precedentes, fué fácil presa del orgullo castellano. ¡A las llamas!

«CORNELIA.»

Barca nacional de 322 toneladas de rejistro, en lastre i sin tripulantes a su bordo. ¡Fuego con ella!

«VALENZUELA CASTILLO.»

Fragata de 473 toneladas, de propiedad de Lafuente i Sobrino de Valparaiso, por recordar a don Manuel Valenzuela Castillo, que era por entonces intendente i comandante jeneral de Marina de Valparaiso, se la condenó a las llamas, creyendo sin duda que con ello esterminaban el incipiente poder naval de Chile.

«PAQUETE DE TONGOI.»

Barca que corrió la misma suerte i que por no ser de utilidad, fué incluida entre las víctimas, en vez de mandarla a las aguas de la Península, como buena presa.

«LENNY LYND.»

Bergantin goleta de 140 toneladas de rejistro, de propiedad de don A. E. Cornish, de Constitucion, fué tambien incendiado.

«SINFOROSA.»

Pailebot de 28 toneladas de rejistro, que incluyeron en la hecatombe, para cerrar el catálogo de las víctimas destinadas a la hoguera.

«AMAZONAS.»

Fragata de guerra de la armada del Perú, agregada a la escuadrilla de Chile a mediados del mes de enero de 1866. En viaje del puerto de Ancud para el de Chayahué, que era el apostadero de la escuadra aliada chileno-peruana, varó en la playa de la punta Quilque, estremo SO. de la isla Abtao, el 25 de enero del mismo año. Puesta a flote en la noche del mismo dia, con el ausilio de los marinos chilenos, descuidada en seguida por sus oficiales i tripulantes, volvió a varar, inutilizándose para el servicio.

Toda la tripulacion salvó en la isla Abtao, como asimismo la mayor parte de sus pertrechos. Comandaba la fragata el jóven capitan Sanchez Lagomarcino, indivíduo mui neglijente, como lo manifestó durante el naufrajio, i miéntras se trataba por sus aliados de ayudar al salvamento del buque de su mando, conducta que afectó hondamente a las tripulaciones de los buques chilenos.

Fué entónces cuando comprendimos el estado de desmoralizacion de la escuadrilla del Perú, el ningun valor de esa jente i el aislamiento en que debiamos considerarnos en un momento de peligro.

El buque Amazonas lo remató un señor don Nicolas Bar-

celó, de Calbuco, a mui bajo precio; pero una tercera varada echó a la fragata a pique definitivamente, en las cercanias de la isla Abtao.

«LAUTARO.»

Pequeño vapor trasporte del Gobierno del Perú, con sus calderas en mui mal estado.

Fué comprado por el Gobierno de Chile.

Preparándose en el puerto de Chayahué para dirijirse al de Ancud, hizo esplosion una de sus calderas, inutilizándose por completo. En este siniestro murieron cuatro individuos de la máquina i resultaron heridos gran número de los de la tripulacion.

El casco del LAUTARO, puesto a flote mas tarde, fué echado a pique despues en Huito, con el objeto de interceptar en parte la entrada al estero, cuando se creyó conveniente su defensa.

El vapor LAUTARO habia salido del puerto del Callao a fines de enero de 1866, con el objeto de ponerse al servicio del Gobierno de Chile. Llegó a Chiloé con bandera neutral. Miéntras perteneció al Gobierno del Perú se denominó JENERAL LERZUNDI.

El LAUTARO fué echado a pique el dia 3 de marzo de 1866, en la parte estrecha de la entrada del estero de Huito, despues de haber sido bien cargado de piedras, para afianzarlo en el fondo i dificultar ese paso.

«NEPTUNE.»

Bergantin hamburgues, del porte de 237 toneladas de rejistro, con un cargamento de harina a su bordo. Al salir del puerto de Quintero con destino a Australia, viéndose empeñado sobre la costa, arrastrado por la corriente, al fondear una ancla para evitar el siniestro, tuvo la desgracia de hacerse con ella misma una averia en sus fondos, abriéndose una via

de agua. Trató de volver al punto de salida; pero se fué a pique ántes de conseguirlo. La tripulacion salvó en los botes del bergantin el dia 22 de abril de 1866.

«ITATA.»

Barca nacional, al ancla en el puerto de San Antonio, garró su ancla i dió en la costa en el mes de enero de 1866. No se conocen las evidencias de este siniestro.

«GUAYACAN.»

Vapor ingles, empleado en el cabotaje de las costas de Coquimbo i Atacama, en viaje del puerto de Tongoi para el de Guayacan, con un cargamento de metales de cobre, chocó en una roca ahogada a la entrada del puerto de su nombre, i se fué a pique sufriendo pérdida total, barco i cargamento, en el mes de abril de 1866. La tripulacion se salvó en sus botes.

La autoridad marítima de Coquimbo calificó este siniestro como una pérdida casual.

«ELISA.»

Bergantin de los Estados Unidos de América, del porte de 138 toneladas de rejistro. Al tomar la ria de Constitucion, por desviarse del canal de la barra i abatido por la marejada, encalló en la playa de Quivolgo el 25 de mayo de 1866, donde fué destrozado. Los náufragos salvaron en los botes del bergantin.

«CENTRO-AMERICA.»

Barca de los Estados Unidos de América. Hallándose surta en la desembocadura del rio Maule, una fuerte riada de

éste, la echó a la costa en el invierno de 1866, rompiéndose los fondos e inutilizándose para navegar.

«ANITA.»

Bergantin italiano, del porte de 211 toneladas de rejistro. Como la barca precedente, entrando a la ria de Constitucion, erró el canal i la marejada lo echó a la costa de Quivolgo el 28 de julio de 1866.

Los náufragos salvaron en tierra; pero el buque se inutilizó, salvando tan solo el aparejo.

«VILLA DE BURDEOS.»

Fragata norte-americana, del porte de 602 toneladas de rejistro, propiedad de la Compañia de Puchoco, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Coronel para el norte.

El dia 11 de agosto de 1866, soportó un fuerte temporal de viento N., que la hizo desarbolar de dos palos i perder el timon; así, juguete de las olas, se dirijia a varar en la playa del puerto de San Vicente, cuando dió en una roca i se fué a pique. En el naufrajio pereció un hombre, salvando los demas en un bote, con solo lo encapillado.

«TACHO.»

Pequeño vapor nacional, con un cargamento de cobre i útiles para minas, encalló en la costa esterior i sur del puerto de Guayacan, en 1866, perdiéndose totalmente barco i cargamento.

El Tacho se ocupaba del cabotaje en las costas de las provincias de Coquimbo, Atacama i Aconcagua.

«CERES.»

Barca alemana, con un cargamento de carbon de piedra i otros artículos para minas, que encalló en la costa SE. de la isla de Pájaros del Sur, por frente al puerto de Totoralillo, en el mes de agosto de 1866, perdiéndose totalmente.

La tripulacion salvó en los botes i se dirijió al puerto de Coquimbo, donde fué ausiliada por las autoridades.

«CANDELARIA.»

Balandra prusiana, del porte de 37 toneladas de rejistro, propiedad de don Enrique Lagrese. Al salvar la barra de Rio Bueno, el 19 de agosto de 1866, varó en la costa, perdiéndose totalmente. La Candelaria hacia el tráfico costanero i esa vez se dirijia del puerto del Corral para el de Trumag, en Rio Bueno.

«JENERAL KILPATRICK.»

Bergantin de los Estados Unidos de América, del porte de 110 toneladas de rejistro. Al salvar la barra del rio Maule para tomar la ria de Constitucion, el 28 de octubre de 1866, erró la canal, i, abatido por la marejada, dió en la playa de Quivolgo, donde fué destrozado. Los náufragos salvaron en tierra.

El Kilpatrick recordaba a Mr. Judson Kilpatrick, mayor jeneral del ejército de los Estados Unidos de América, que tanto se distinguió como jeneral de caballería contra los Estados Unidos del Sur, durante la guerra separatista. Fué ministro plenipotenciario de la Gran República acreditado en Chile, donde fué mui apreciado i donde tambien contrajo matrimonio con una distinguida señorita de Santiago.

«METEORO.»

Goleta inglesa de tres palos, capitán don Roberto E. Barlen, i su dueño don J. B. Frendemburg, residente en Coquimbo. En viaje de este puerto para la ria de Constitucion, fondeó en la caleta esterior al costado de una barca, creyendo que ese punto era su destino; pero garrando su primera ancla i su segunda, fué echada a la costa, donde se inutilizó el 8 de diciembre de 1866. El casco de la Meteoro amaneció desarbolado al dia siguiente i con los fondos rotos.

El capitan, recien llegado de Inglaterra i sin conocimiento alguno del puerto del destino, fondeó en la caleta por ver en ésta una barca, i esperar comunicacion con tierra que lo ilustrara. El mar estaba sumamente manso, por manera que al varar en la costa, sus tripulantes pudieron desembarcar en tierra comodamente.

Los restos de la Meteoro fueron rematados en 300 pesos, utilizando mui poco de su casco. El buque varó al SE. de la piedra de los Lobos; i no es dable esplicarse el siniestro, con tan buen tiempo i brisa suave, a no ser que fondease mui cerca de tierra i sin las precauciones del caso.

«URUGUAI.»

Barca inglesa del porte de 301 toneladas de rejistro. En viaje del puerto de Valparaiso para el de Havre, Francia, se perdió en alta mar el dia 6 de diciembre de 1866, con motivo de un fuerte temporal. Perecieron ahogados 12 de sus tripulantes.

Mas tarde, cerca de la costa del Algarrobo halló un bote fletero una caja de marinero conteniendo algunos papeles con el nombre de Augusto Rodolfo Teodoro Neubuser, natural de Prusia, i unas cuentas fechadas en Greenock el 27 de julio de 1866. Despues se ha averiguado que el nombre del marinero citado se hallaba en el rol de la barca británica

URUGUAI, que habia salido del puerto de Valparaiso el 30 del mes de noviembre del mismo año, despachado por Weir i C.ª, cargada de trigo, embarcado por los señores Gunston Sedward i C.ª

Dicha caja i otros objetos recojidos en seguida, han demostrado pertenecer a la barca URUGUAI. La causa del siniestro fué atribuida a la mala estiva del cargamento. No hubo noticia de los náufragos, que deben haber perecido todos.

«SINFOROSA.»

Balandra chilena, del tráfico de la costa de Atacama, propiedad de don Claudio Arizmendi. Naufragó el 27 de octubre de 1866 en la punta de Infieles, al SO. de Chañaral de las Animas, entrada la noche.

El siniestro se atribuyó a la mala estiva de la carga i a haberse ido a la banda al cambiar la escota de la vela mayor. Pereció el capitan, un pasajero i dos jóvenes, salvando un marinero i dos pasajeros.

«MOISE.»

Barca francesa, al ancla en el puerto de San Antonio. Un fuerte viento del SSO. la hizo garrar las anclas i dió en la costa, donde fué inutilizada en el mes de febrero de 1866. La tripulacion salvó en tierra.

«CASIMIRO LE QUELLEC.»

Fragata francesa. que salió el 12 de febrero de Valparaiso para Puerto Viejo de San Antonio. Al fondear el ancla no mordió el fondo i se fué sobre la costa, a las 9 h. 30 m. a. m. del dia 13 de febrero de 1866.

La CASIMIRO LE QUELLEC, al varar, chocó con la barca

ITATA, varada tambien en esa costa. Su cargamento era mui variado, que debia repartir en diversos puertos de la costa del N. de Coquimbo i Atacama.

«PAULITA.»

Barca colombiana, que naufragó en la costa de Chanco, a mediados de febrero de 1866, arrastrada por una fuerte corriente en medio de una calma chicha. Parece que su capitan no fondeó un ancla oportunamente, con lo que habria evitado el siniestro. La tripulacion salvó en un bote.

La PAULITA era de propiedad de don Pedro Perherin, i estaba asegurada.

UN BUQUE.

El vapor ingles CALLAO, entrado al puerto de Ancud en fines del mes de mayo de 1866, dijo que un poco afuera del puerto habia visto un buque con la quilla al sol i cinco cadáveres flotando.

«ANJELITA.»

Bergantin goleta italiano, capitan Lucas Corsin, yendo del puerto de Valparaiso para la ria de Constitucion, en lastre, naufragó al salvar la barra del rio Maule, el 9 de julio de 1866. El ANJELITA tocó en la barra, perdió el timon, i, sin gobierno, dió en la costa de Quivolgo, sufriendo pérdida total·

«SIMON HOBLEY.»

Barca inglesa, capitan Hughes, en viaje del Rosario para el puerto del Callao. Hallándose a la altura del Cabo de Hornos, chocó con la fragata norte-americana STAR OF THE UNION, en viaje de la isla Backers para los Estados Unidos de América. La SIMON HOBLEY se fué a pique, salvándose la tri-

pulacion en la fragata, la que la condujo a Rio de Janeiro. Las crónicas de la época no consignan la fecha i demas pormenores del siniestro; pero él debe haber ocurrido entre octubre i noviembre de 1866.

1867

«TRINIDAD.»

Barca italiana del porte de 267 toneladas de rejistro, que varó en el banco San Agustin, en el paso de Tautil (Llanquihue), el 11 de enero de 1867, inutilizándose para seguir su viaje, pues iba de Puerto Montt para la costa del norte, conduciendo un cargamento de madera. Este naufrajio, como tantos otros, fué debido al mal estado de los fondos de la TRINIDAD, su vetustez i falta de carena.

«CONTEST.»

Barca inglesa, del porte de 383 toneladas de rejistro, en viaje del puerto del Callao para Valparaiso, encalló en los arrecifes de Rapel en 1867, envuelta por una densa neblina. La pérdida fué total, pero los náufragos salvaron en los botes de la nave, arribando en seguida a Valparaiso.

«HERZOG JOHANN ALBRECHT.»

Barca mecklemburguesa, remolcada por dos chalupas fleteras hácia la rada de Valparaiso, como a las 8 de la noche del 1.° de marzo de 1867, chocó con la roca La Baja, que está como a un cable de tierra, arrastrada por la corriente, yéndose inmediatamente a pique.

Este buque venia del puerto de San Antonio i destino a Valparaiso, con un cargamento de cebada i algunas lanchadas de cobre en barra; pudo salvar mas tarde algunas de éstas.

«TOMAS GERVASONI.»

Barca italiana, procedente de Valparaiso i con destino a Caldera, naufragó a las 12 de la noche del dia 6 de mayo al lado sur del Morro de Copiapó. El capitan i los tripulantes de la nave salvaron en los botes, llegando al dia siguiente al puerto de su destino. Parte del cargamento de harina que conducia la Tomas Gervasoni salió a tierra al dia siguiente, arrojado por el mar.

«MERCEDES BEDOYA.»

Fragata peruana, en viaje del puerto de Islai para Chiloé, donde debia tomar un cargamento de madera, naufragó a fines del mes de mayo de 1867 en el cabo Metalqui (costa O. de Chiloé), haciéndose pedazos. En el naufrajio perecieron dos marineros, salvando los demas mui maltratados. Se atribuyó este siniestro a los fuertes temporales del cuarto cuadrante que soplaron en dicho mes.

«SAN JOSE.»

Barca nacional, con un cargamento de madera para los puertos del norte. Salió de Ancud el dia 18 de mayo de 1867, junto con el bergantin Galvarino i la barca Los Hermanos. Estas naves esperimentaron el horrible temporal del cuarto cuadrante que sopló durante los dias 20 i 21 del mismo mes. La San José naufragó al sur de Chiloé, ahogándose un individuo de la tripulacion; pero las crónicas que ha sido dable consultar no hablan de cómo salvaron los náufragos, ni precisan el lugar en que ocurrió el siniestro.

«CHILOE.»

Barca británica, al ancla en Valparaiso, varó en la costa a causa del fuerte temporal del cuarto cuadrante que sopló a

fines de junio de 1867. Se hizo pedazos en la costa, por tener sus fondos en mui mal estado i ser un barco viejo.

«LUSITANO.»

Bergantin nacional, procedente del Callao i destino al puerto del Corral, donde debia tomar un cargamento de maderas. Batido por un fuerte temporal del cuarto cuadrante, se asotaventó del puerto de su destino, i, perdido su velámen, dió al traves en la playa de Chepu (costa O. de la isla Grande de Chiloé), perdiéndose totalmente el dia 24 de mayo de 1867, conjuntamente con la fragata peruana Mercedes Bedoya, que encalló en el cabo Metalqui, por efecto del mismo temporal. Nada se dijo de la suerte de los náufragos.

«CAUPOLICAN.»

Barca italiana, del porte de 237 toneladas de rejistro, en viaje de Coronel para el norte, con un cargamento de carbon de piedra. Descubrió una via de agua que no pudieron dominar las bombas i hubo necesidad de abandonarla el dia 21 de julio de 1867. El buque era viejo i falto de carena, como tantos otros que hacen el cabotaje en nuestro litoral, confiando ordinariamente en el atrevimiento de los capitanes i de sus tripulantes. Los náufragos se embarcaron en los botes i arribaron al puerto de Coquimbo.

La Caupolican se fué a pique a 60 millas al S. de Tongoi i a 50 de la costa.

«ALIANZA AMERICANA.»

Barca norte-americana, fondeada en Valparaiso, con un cargamento de maderas consignado a don José Salamanca. El gran temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el 26 de julio de 1867, le hizo garrar sus anclas i dar en la

costa, donde se abrieron sus fondos, causando un siniestro total. Una grande ola barrió su cubierta en esos momentos, arrastrando consigo a sus tripulantes, ménos el capitan, que se hallaba en tierra, el marinero ingles Hugh Jones, que se encontraba en el hospital, i el marinero 2.° Pedro Vargas. Perecieron en el siniestro: el piloto don Fco. Maret i los mozos Miguel Marquez, Juan Caquila, Francisco Miranda i José Nicanor Vasquez, el cocinero Enrique Buson i los marineros José Maria Bastia, Röbert Witk, John Artkon, Enrique Tonson i Manuel Rodriguez.

«ALCOY.»

Fragata, cuya nacionalidad no se espresa, pero sí se advierte que ántes habia sido chilena. En viaje de Mejillones para el puerto de Coronel, con lastre de arena i al mando del capitan Flacisen, descubrió una gran via de agua en sus fondos; las bombas se obstruyeron con la arena i el buque se inundó i dió a la banda, cuando se hallaba por los 33° 54' de lat. S. i 74° 07' de lonj. O., a mediados de junio de 1867. El capitan i los tripulantes se embarcaron en la lancha del buque i se pusieron en salvo. La barca nacional MATADOR recojió a los náufragos i los condujo a Lota.

«AMRIE WILSON.»

Fragata británica, ida a pique en las inmediaciones del Cabo de Hornos a principios del mes de junio de 1867. La fragata de la misma nacionalidad CHEROKEE recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso el 2 de julio de 1867, en número de 28 tripulantes. Uno de los náufragos llegó enfermo a consecuencia de un balazo que le disparó el capitan por haberse querido sublevar.

«J. G. PORTALES.»

Barca salvadoreña, del porte de 167 toneladas de rejistro, que habia salido de Valparaiso i con destino a Punta Arenas de Magallanes, llevando para esa colonia víveres de cuenta del Supremo Gobierno. Entregados que fueron en Punta Arenas, salió de regreso para Valparaiso el dia 4 de agosto de 1867 i al dia siguiente amaneció varada i destruida a cosa de 18 o 20 millas al S. del puerto de salida.

Los náufragos salvaron en tierra i asimismo algunos útiles que conducia para Valparaiso. La corbeta de S. M. B. Camaleon tomó a los náufragos a su bordo i los desembarcó en el puerto nombrado el dia 11 de octubre de 1867.

«FILOMENA.»

Bergantin chileno destinado al cabotaje. En viaje del puerto de Valparaiso, en lastre, i con destino a la ria de Constitucion, al salvar la barra del rio Maule dió en ella; se le enredaron los guardines del timon, i su capitan creyendo a éste roto, se turbó i no dió fondo a su ancla, como habria podido hacerlo, i varó en la playa inmediata a la boca del rio, donde se inutilizó el casco.

El naufrajio tuvo lugar en el mes de noviembre de 1867. La tripulacion salvó en tierra.

«MARIA QUINTERO.»

Barca italiana, propiedad de don Francisco Moreno Gonzalez, al mando de su capitan don Cárlos Friederich, procedente del puerto de Caldera i destino a Ancud, se fué a pique en la noche del 29 de julio de 1867, en las cercanias de la bahia de San Pedro.

Los náufragos salvaron en un bote i se refujiaron en la playa N. de cabo Quedal.

La MARIA QUINTERO llevaba lastre de arena; mas, como la barca comenzase a hacer mucha agua i la arena cegase las bombas, el buque se inundó a los 18 dias de navegacion, yéndose a pique.

En la noche del 8 de agosto del mismo año se supo en Ancud el naufrajio de la barca mencionada, por el piloto del buque que habia llegado de San Pedro, anunciando que los náufragos quedaban en tierra, sin tener qué comer.

En la mañana del 9 despachó la autoridad marítima dos botes en ausilio de los náufragos, uno al mando del ayudante de la gobernacion marítima i el otro al cargo del piloto de la MARIA QUINTERO. El dia 11 regresó el piloto con la noticia de que no habia encontrado a los náufragos, i que se habia separado del otro bote durante la oscuridad de un chubasco.

Como el dia 13 aun no llegaba el bote del ayudante, el gobernador marítimo envió la lancha del Estado i el bote salvavidas, que regresaron en la mañana del 20, habiendo retardado el regreso por efecto del mal tiempo. Llegó el capitan con su señora, el piloto i 9 marineros.

«ASIA.»

Fragata norte-americana, capitan J. T. Causen, procedente de los Estados Unidos de América i destino a San Francisco de California, con un cargamento de 1,400 toneladas de carbon, naufragó en una isla cercana al Cabo de Hornos el dia 21 de agosto de 1867.

La ASIA se fué a pique a los 45 minutos despues de haber varado, salvando la tripulacion con solo lo encapillado i sin mas víveres que un barril de galletas. *El Mercurio* de Valparaiso del 15 de octubre de 1867, dice a propósito de este naufrajio:

«Estos náufragos fueron vistos por la barca hamburguesa MARIA MILES i que segun el capitan de dicha barca, no pudo socorrerlos a causa de haberlo alejado de la isla un récio temporal.

«Los siguientes detalles, de mui buen oríjen, prueban otra cosa:

«Cuando pasó la MARIA MILES por la isla en que se encontraban los náufragos, esperándolo todo de la Providencia i de la humanidad de los navegantes, hacia nueve días que estaban allí en la mas triste situacion. El tiempo ese dia era sereno i el viento soplaba favorablemente para acercarse a la isla. El buque estaba como a 2 millas, i cuando lo divisaron los náufragos cayeron de rodillas, pues veian en él su salvacion; pero su desesperacion fué profunda al ver que el buque hamburgues desplegaba mas velas i se alejaba rápidamente. El capitan, indignado, cayó en tierra sin sentido.

«Hasta este dia los náufragos recibieron por racion una galleta diaria; pero fué necesario disminuirla a média galleta. La inanicion principió a trabajar a los náufragos, quiénes cuando hacia calma i lo permitia el tiempo, recojian algunos mariscos.

«Durante 15 dias la nieve cayó copiosamente, el mar estaba cubierto de témpanos que parecian próximos a unirse i dar entonces paso libre a los salvajes de la Tierra del Fuego. El temor era profundo i la desesperacion terrible. El hambre o los indios iban a concluir con ellos.

«Hacia 21 dias que la MARIA MILES habia estado a la vista, i desde entonces no se habia vuelto a divisar ningun otro buque, cuando de pronto se diseña en el horizonte una vela que se acerca rápidamente. Mas cerca ya, ven la bandera de la noble Inglaterra, i confiados en los sentimientos que distinguen a los marinos británicos, la esperanza reanima sus fuerzas.

«Era la barca británica PROFESOR AIREY que se acercaba a la isla hasta una distancia de milla i media, i un momento despues la tripulacion de la ASIA se encontraba entre cristianos i asistidos en sus ya apremiantes necesidades.

«Este buque los trasbordó a la EPSILON poco antes de llegar a Valparaiso, fondeando en este puerto el 14 de octubre del mismo año.»

«CORNELIO SAAVEDRA.»

Bergantin norte-americano de la carrera del Maule, que naufragó a fines de noviembre de 1867, sobre la costa de Putú, como 15 millas al norte de Constitucion. Las crónicas que se han tenido a la vista no adelantan nada sobre este naufrajio.

1868

«LANDA.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 285 toneladas de rejistro. Hallándose al ancla en la bahia de Arauco el dia 7 de enero de 1868, le sopló un fuerte viento del NO. que le hizo faltar las amarras i dar al traves sobre la costa, donde fué destrozada por completo por las olas del mar. Las crónicas de la época que nos ha sido posible consultar, no adelantan mas sobre las evidencias de este naufrajio.

«JAQUES LANGLOIS.»

Barca salvadoreña, del porte de 383 toneladas de rejistro. Se hallaba a la carga en la caleta Cóndor, de la costa de Llanquihue, tomando un cargamento de maderas. Batida por un fuerte viento del NO. el dia 13 de enero de 1868, garraron sus anclas i se fué sobre la playa, donde se perdió totalmente. Se salvó parte de la carga i el aparejo de la nave. Pereció la mayor parte de los tripulantes.

«TRY-AGAIN.»

Goleta inglesa, del porte de 300 toneladas de rejistro, capitan Roberto Richard, destinada a Inglaterra, habiendo

concluido de tomar un cargamento de metales en una caleta situada al N. de Sarco, quiso salir con un viento récio del SO., pero se fué a la playa i en breve se llenó de agua. Esto sucedió el dia 10 de enero de 1868, a las dos de la tarde.

«DEERSLAYER.»

Barca británica, del porte de 343 toneladas de rejistro, su capitan Mr. Williams Friggs, procedente de Valparaiso i con destino a Carrizal Bajo, con un cargamento de carbon de piedra de Swansea. Al cojer el puerto del destino, chocó contra una roca ahogada que destaca la isla, saliendo del empeño merced a los ausilios oportunos que se le prestaron de mar i tierra, pero luego se supo que tenia los fondos rotos i que el siniestro total era irremediable, yéndose a pique el 1.° de enero de 1868, por fuera del surjidero de los buques, donde la autoridad marítima la habia hecho varar.

Se pudo salvar parte del cargamento de carbon i el aparejo.

UNA GOLETA.

Una goleta procedente del O. se estrelló contra unos peñascos salientes de la caleta Milagro, en los primeros dias de enero de 1868, haciéndose pedazos i sucumbiendo toda la tripulacion. El mar solo arrojó a tierra el timon. Se ignoró el nombre de la goleta i su nacionalidad.

«ELVIRA GRANELLI.»

Barca italiana, procedence de Buenos Aires, en lastre i con destino a Valparaiso, que naufragó como a 12 millas de San Antonio, el dia 14 de marzo, a las 11 h. 30 m. de la noche, en la punta llamada Tubo.

Ese buque conducia la tripulacion de la barca inglesa WALLASEA, que habia naufragado a la altura del Cabo de Hor-

nos en fines de abril de ese año, la que, unida a la tripulacion de la Elvira Granelli i algunos pasajeros, componian un total de 50 individuos; de ellos solo han salvado 12 hombres, habiendo perecido el resto a causa del difícil acceso a tierra por los muchos bajos que se interponen. El buque fué totalmente destrozado en diez minutos.

La autoridad marítima del puerto de San Antonio ausilió a los náufragos sobrevivientes i los envió a Valparaiso en una carreta.

«WALLASEA.»

Fragata británica, en viaje del puerto del Callao i destino a Cork, con un cargamento de guano de las islas Chinchas. A la altura del Cabo de Hornos, por los 57.° de lat. S., fué cojida por un fuerte temporal que la hizo dar a la banda, quedando así por dos dias; pero botando su carga al mar, adrizó otra vez. Teniendo a bordo una máquina a vapor para hacer funcionar las bombas, comenzó a pompar, mas como la máquina se inutilizó pronto, los tripulantes en número de 35 hombres se resolvieron a dar a la bomba. En esto avistaron la barca italiana E. Granelli, que puso proa a la Wallasea: toda la tripulacion se trasbordó, continuando viaje para San Antonio.

Despues de navegar 15 dias, el capitan de la E. Granelli vió luces en la noche i se acostó porque no sospechaba ningun peligro; pero como a las 11 de la noche el choque del buque, que se estrellaba contra una roca, despertó a las dos tripulaciones i algunos pasajeros, en todo 50 hombres, encontrándose en la mayor oscuridad, i en completa confusion. Por casualidad, cuatro de la tripulacion italiana se salvaron en un bote, en que saltó tambien el carpintero de la Wallasea; luego, salvando felizmente las rocas, se hicieron mar afuera, donde permanecieron toda la noche, i al venir el dia, notando un lugar aparente para saltar en tierra, lo ejecutaron, dirijiéndose inmediatamente al lugar del naufrajio, hallando

al buque enteramente destrozado. De todos los tripulantes solo se habian salvado siete mui mal heridos; de modo que solamente 12 son los salvados. Luego vinieron dos caballeros en su ausilio que les dieron plata i les proporcionaron los medios para hacer el viaje hasta el puerto de Valparaiso.

«ANA CATHARINA.»

Barca arjentina, del porte de 265 toneladas de rejistro, al ancla en la caleta de Lebu. Un fuerte viento del NO. le hizo faltar las amarras i dar al traves sobre la costa el 31 de mayo de 1868. La Ana Catharina se hallaba en lastre i con 600 barras de fierro varó al N. de la desembocadura del rio, inutilizándose.

«ANNIE LAWRIE.»

Bergantin británico, al ancla en la caleta de Lebu, en lastre, i con dos lanchas de carbon de piedra a bordo. Un fuerte ventarron del NO. le hizo faltar las amarras i dar al traves en la caleta de los balleneros, suelo de piedra comunmente, i al S. de la desembocadura del rio. Este naufrajio total ocurrió el 31 de mayo de 1868, simultáneamente con el de la barca Ana Chatarina.

«HERNANDINA.»

Barca salvadoreña, con un cargamento de maderas, que naufragó en el rodal de Guapacho, perdiéndose totalmente a principios de junio de 1868. La tripulacion salvó en los botes i se dirijió a la ciudad de Ancud.

«CHILOE.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 250 toneladas de rejistro, que naufragó en las inmediaciones de

la caleta del Manzano (litoral de Llanquihue), el dia 3 de setiembre de 1868. El buque se hizo pedazos, pero los tripulantes salvaron en los botes de la nave. Las crónicas de la época que se han tenido a la vista nada nos dicen sobre las evidencias del siniestro.

«ATHELSTAN.»

Barca británica, del porte de 500 toneladas de rejistro, salida el dia 22 de marzo de 1868 de Liverpool, con cargamento de carbon de piedra para el puerto de Coquimbo: la barca se abrió en la noche del 5 julio, por efecto de los temporales sufridos, i 8 horas despues se fué a pique como a 400 millas al O. de Chiloé. Toda la tripulacion salvó en un bote, ménos un marinero que fué estropeado al arriar la embarcacion i se ahogó. No tuvieron tiempo para salvar ni provisiones ni agua, disponiendo solamente un pedazo de queso. En esas circunstancias quedaron 8 dias en el mar ántes de llegar al S. de Chiloé, perdiendo durante ese tiempo 2 hombres que habian bebido agua del mar, quedando los demas en estremo estenuados. Los dos mas robustos fueron los que pudieron hacer el viaje a Ancud. De este puerto se les mandó provisiones en un bote.

«EMMA.»

Barca arjentina del porte de 140 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Coronel i destino a Totoralillo, consignada a don Pablo Muñoz.

Al entrar al puerto de su destino, con buena brisa del norte, cuando ya iba a virar, al doblar los islotes de la entrada del puerto, le calmó el viento i la tomó una brisa por la proa, con mucha marejada i bastante corriente; en este apuro puso sus botes a remolcarla, pero todo fué en vano: tocando el buque en un bajo, se rompió el timon i luego apareció la bodega con siete piés de agua, i poco despues recibió otro golpe por la proa,

subiendo el agua a doce pies. En esa circunstancia llegó el vapor nacional Antonio Varas, que le dió remolque hasta conducirla cerca de la playa, quedando en este punto con el agua hasta la cubierta. La pérdida fué total. Salvó la tripulacion ilesa, pero el capitan algo estropeado de las manos i una pierna.

«ANTONIO VARAS.»

Vapor nacional, construido de fierro, de hélice i con aparejo de goleta; del porte de 484.31 toneladas de rejistro, construido en Inglaterra en 1855, de propiedad de don Luis Cousiño, de Valparaiso. Salió del puerto de Carrizal Bajo i con destino al de Caldera, gobernando a un rumbo conveniente, i algunas horas mas tarde no veia la costa.

El capitan se hizo relevar entónces por el primer piloto, encargándole mucho cuidado con el gobierno del buque i que lo llamase a las 2 h. de la mañana.

En efecto, a esa hora el piloto llamó al capitan, el que, viendo en el acto la costa casi enfrente por el lado de estribor i reconociendo la isla Grande i mas distante el morro de Copiapó, mandó gobernar al NNE., porque le pareció que estaria como a 6 millas de distancia.

Como con ese rumbo podian seguir el viaje con toda seguridad hasta el morro de Copiapó, el capitan volvió a entrar a su camarote, encargando que se le llamara cuando se hubiesen acercado un poco mas o vieran mas clara la costa.

El primer piloto fué relevado a las 2 por el segundo, trasmitiéndole las órdenes que habia recibido. A las 2 h. 20 m., el segundo piloto llamó al capitan, diciéndole que estaban gobernando encima de la costa. En efecto, el capitan vió la costa por la proa, al parecer como a dos millas solamente, i en el acto mandó poner la caña a estribor; pero cuando el buque orzaba hácia afuera, se dirijia sobre una masa negra, que resultó ser la isla Chata, la cual habian dejado por el lado de babor, sin que el segundo piloto lo hubiese notado,

i solo al ver las reventazones fué cuando llamó al capitan. En ménos de 5 minutos desde que fué llamado el capitan, el vapor se estrelló en los peñascos de dicha isla, corriendo casi hasta el mismo borde de ella, dando terribles saltos de peñasco en peñasco, i a lo cual se debió precisamente la salvacion de las vidas, porque de otro modo hubieran perecido todos.

Viendo el capitan que era inútil pensar en la salvacion por medio de los botes, mandó que los dejaran i pasásen todos a proa, que era el único punto seguro, porque ya las olas comenzaban a pasar por encima del resto del buque.

El primer injeniero se aventuró a bajar a la máquina, despues de haberla abandonado los demas que estaban de guardia, i con gran arrojo abrió las válvulas para evitar una esplosion. De lo contrario, quizá habrian tenido que lamentar mayores desgracias. Por fortuna, los fuegos fueron mui pronto apagados por el agua que casi inmediatamente inundó el buque.

Despues de unos minutos de confusion i restablecida la tranquilidad, saltaron algunos por el baupres a los peñascos, con no poco peligro de ser arrebatados por las olas furiosas que los cubrian a veces: entre éstos se distinguió el segundo piloto i un fogonero llamado Nowman, los que amarraron una espia al peñasco de mas adentro i así se facilitó la salvacion de la jente.

A las 9 h. de la mañana todos habian pasado a la isla, sin tener que lamentar mas que dos pérdidas de vidas, la de un marinero i la de un muchacho, que desobedecieron las órdenes del capitan, de no salir en el bote, el cual fué hecho pedazos por las olas, desapareciendo instantáneamente aquellos infelices.

Milagrosamente se salvaron dos indivíduos de la tripulacion en el bote mas chico, arrostrando el peligro de las reventazones i saliendo sin lesion alguna. Con dicho bote trataron de enviar un propio a Caldera; pero fué imposible por estar el mar mui ajitado, i solo pudieron hacerlo el dia 26 por la mañana, logrando poner en tierra dos indivíduos

que en ménos de 4 horas llegaron a Caldera con una carta para el capitan de puerto, cuyo funcionario se puso inmediatamente en camino con várias chalupas, llevando víveres i agua a los náufragos. Poco despues llegó tambien el vapor GUAYAQUIL, que habia salido a darles socorro; estando los náufragos mui agradecidos, tanto del capitan de dicho vapor como del capitan del puerto de Caldera, por sus esfuerzos i atenciones para sacarlos de la triste situacion en que se hallaban.

Los náufragos que estuvieron en la isla Chata fueron 52 personas, entre ellas 2 mujeres i 3 niños, que los sacaron de la isla por medio de un andarivel.

En la isla permanecieron dos dias i una noche, i habiéndoseles concluido el agua poco despues de saltar a la isla, estuvieron tomando zarzaparrilla de un barril que varó del buque i del cual el capitan los puso a racion, en prevision de lo que pudiera suceder, i talvez porque no convenia un exceso de medicina.

El siniestro se atribuyó por entonces al descuido del piloto i timonel que estaban de guardia, mas como no se instruyó un juicio naval, que sepamos, para investigar las evidencias que motivaron el naufrajio, no nos es dado pronunciarnos; pero es factible suponer que hubo en su oríjen incorreccion en el rumbo, descuido en no tomar en cuenta la corriente litoral que arrastra hácia el este, i, en fin, demasiada confianza en el capitan, cuando fué llamado a cubierta por el primer piloto a las 2 h. de la mañana.

El naufrajio del ANTONIO VARAS ocurrió en la noche del 25 al 26 de junio de 1866.

«OAKLAND.»

Barca inglesa del porte de 886 toneladas de rejistro: hallándose atracada al muelle de Caldera el dia 13 de agosto de 1868, fué sorprendida por el gran temblor de tierra ocurrido en ese dia, i tuvo que soportar el embate del mar i la ola seís-

mica que el temblor produjo, que la hizo estrellarse con el muelle várias veces. En consecuencia descubrió una gran via de agua al ser varada repetidas veces con el flujo i reflujo del mar, por lo que fué destruida e inutilizada.

Ese gran temblor de tierra parece haber tenido su centro en las inmediaciones de la ciudad de Arica, i la ola seísmica que ocasionó, corrió de N. a S. con notable altura sobre la línea média del mar, produciendo grandes desastres en todo el litoral, tanto en las poblaciones bajas de la costa como en los buques surtos en los puertos.

«TEODOLITA.»

Barca salvadoreña del porte de 452 toneladas de rejistro, que naufragó al sur de la isla Quiriquina, con motivo de la ola seísmica i desbordante que produjo el gran temblor de tierra ocurrido en Arica el 13 de agosto de 1868.

Hallándose al ancla en el surjidero del sur de la isla, fué echada a pique en la costa de la Quiriquina por el embate del mar, inutilizándose del todo.

«ANDES.»

Goleta nacional que salió de Valparaiso para la ria de Constitucion, conduciendo un cargamento de tabaco, despues de un largo viaje naufragó al salvar la barra del rio Maule el dia 17 de agosto de 1868. La goleta embarrancó en la playa de Quivolgo, inutilizándose para navegar. Los náufragos salvaron en tierra, i asimismo parte del cargamento, mui averiado.

«ACTIVO.»

Bergantin chileno, en viaje de Constitucion para los puertos del norte, con un cargamento de frutos del pais. Al salvar la barra del rio Maule, saliendo a la vela, un cambio repen-

tino de viento lo hizo dar sobre la playa de Quivolgo, donde fué inutilizado el 1.° de octubre de 1868. Los náufragos salvaron en tierra i tambien una parte del cargamento.

«POTOSI.»

Barca británica, construida de hierro, del porte de 360 toneladas de rejistro. Hallándose en calma en la boca del puerto de Tomé, fué arrastrada por la marea hácia los escollos de punta Huili, donde se perdió el dia 18 de diciembre de 1868.

Parece que la causa de este siniestro fué un descuido de su capitan en no dar una ancla en prevision del peligro. El cargamento era de trigo i cobre, avaluado en 200,000 pesos. Se perdió gran parte del trigo.

«O'BERON.»

Barca hawayana del porte de 195 toneladas de rejistro. Encontrándose a la carga en la caleta de Lebu, sorprendida por un fuerte viento del NO. que sopló el dia 22 de diciembre de 1868, faltándole las amarras, dió al traves en la costa, donde fué destrozada. En el naufrajio perecieron los 8 tripulantes que tenia a su bordo.

«ADVENTURE.»

Barca norte-americana, del porte de 344 toneladas de rejistro, capitan don O. de Nicolini, procedente del puerto de Caldera para el de Lebu, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra. Al entrar al puerto de su destino se amarró a la boya de la casa de Mackay i Compañia i se acoderó convenientemente.

El 25 de octubre de 1868 comenzó a descomponerse el tiempo i el viento sopló con violencia del N. El 26 cambió el viento al NO. ocasionando una gran braveza del mar i una corriente de S. a N., con una fuerza de 5 millas por hora, por

manera que la ADVENTURE no pudo aguantarse en la boya, i una vez que quedó sobre sus anclas, comenzó a garrar hasta dar en la costa.

La tripulacion salvó en tierra, merced a un andarivel que se tendió con toda oportunidad.

«MERCEDES MÜLLER.»

Bergantin norte-americano, que naufragó en la caleta Yañez el dia 4 de julio de 1868, a las 8 de la noche. Los náufragos fueron recojidos por el pailebot nacional TEODORO que los condujo al puerto del Tomé.

Segun lo que el capitan don Juan Müller espuso, el dia 11 habia salido de Lota en viaje para Chañaral de las Animas con un cargamento de ladrillos a fuego i carbon de piedra. Que el 14, hallándose al O. de la isla Santa Maria, capeando un fuerte temporal de viento N., haciendo mucha agua por efecto de lo tormentoso del tiempo, avistó al pailebot TEODORO, al cual pidió ausilio; pero a causa del mal tiempo no pudo acercarse lo suficiente, indicándole se dirijiese a tierra, i en efecto lo convoyó, hasta surjir ambos en la caleta Yañez, donde el MERCEDES MÜLLER se fué a pique, tan pronto como largó el ancla.

Salvaron el capitan i todos los tripulantes.

«NUEVA ANJELITA.»

Barca italiana, en viaje del puerto de Pisagua para Europa, con un cargamento de salitre, se fué a pique en alta mar el dia 26 de junio de 1868. Los náufragos salvaron en dos botes, uno al cargo del capitan con 11 tripulantes, llegó pocos dias despues a Valparaiso, i el otro, con cinco hombres, fué recojido por la barca norte-americana TENGLO i llevado al mismo puerto.

El parte dado por el capitan don Gmo. Cammas, de la bar-

ca Tenglo, es el siguiente, el mas completo que hemos hallado en las crónicas de la época:

«Junio 26.—A las 11 h. 30 m. a. m., navegando al E. 1/4 NE. con viento N. fresco, con todo aparejo i mar picada, en lat. S. 32° o 3' i lonj. O. 74° 40', vimos próximo a nuestro costado de babor un bote con cinco hombres que necesitaban ausilio, e inmediatamente maniobramos como convenia. Poco despues tomamos en salvamento a Nicolas Jeriano, contramaestre; a los marineros Juan Tomas Abaros, Cesáreo Fabres, Esteban Betle, i al mozo Matías Monterino, todos tripulantes de la barca Nueva Anjelita, los que declararon que el espresado buque, en viaje de Pisagua a Inglaterra, de arribada para Valparaiso con avería, fué pasada por ojo (sic) como a 90 millas al E. de Juan Fernandez, i que el capitan con 11 individuos mas salvaron en una lancha, la que habian perdido de vista hacia 2 dias, pero que no creian en peligro por estar bien arreglada, tener provisiones i ser la embarcacion un poco mas segura que la que los conducia a ellos».

El dicho del capitan Cammas, de «haberse pasado por ojo», no es correcto. La barca debe haberse ido a pique por alguna via de agua que no pudieron contener sus bombas, desde el momento que iba de arribada a Valparaiso, por averias.

«DELFINA.»

Bergantin norte-americano, surto en el puerto de Carrizal Bajo. La gran ajitacion del mar producida por el fuerte terremoto ocurrido el dia 13 de agosto de 1868, que parece haber tenido su centro en Arica, introdujo en Carrizal fuertes corrientes que hicieron garrar las anclas a todos los buques i enredarse unos con otros, sufriendo todos averías mas o menos de consideracion. Sufrió pérdida completa el Delfina, con 4,880 quintales de metales a su bordo, a las 8 h. 40 m. p. m. No se habla de pérdida de vidas.

«CONDOR.»

Barca chilena, surta en el puerto de Mejillones del Norte. El gran terremoto ocurrido el 13 de agosto de 1868 produjo en el mar una braveza i corrientes mui violentas que ocasionaron la pérdida total de la Cóndor, echándola a pique; pero salvando la tripulacion en tierra, merced a sus botes.

TERREMOTO DEL 13 DE AGOSTO A LAS 5 H. P. M.

Se dejó sentir un gran temblor de tierra en la costa S. del Perú, cuyo centro de conmocion parece haber tenido lugar en la bahia de Arica. Este terremoto destruyó la poblacion entera de Arica i causó grandes perjuicios en la ciudad de Arequipa, i asimismo en las poblaciones litorales del N. i S. de la rada de Arica.

La ola seísmica del mar, que se desbordó en muchas localidades de la costa, completó la obra de destruccion i barrió con los escombros de los edificios i los enseres que contenian. Pero no solo fué esto: la ola desbordante, los flujos i reflujos del mar i las fuertes corrientes que se esperimentaron en el litoral por efecto de tal fenómeno, fueron de tal intensidad que ocasionaron numerosos siniestros totales a los buques surtos en las bahias i radas del litoral, cercanas al centro de conmocion.

En Arica, 20 minutos despues del terremoto, el mar comenzó a retirarse, dejando en seco mas de 62 metros de su lecho, para hincharse en seguida, levantando una sombra obscura en el horizonte, que cada vez tomaba mayores proporciones. Esa enorme masa de agua caminaba majestuosamente sobre la bahia, donde solo habian quedado ruinas, i chocando con estrépito terrible en el morro por un lado, i en las rocas del costado de San José, por el otro, se reunió al centro en elevados remolinos que se descargaron con furia sobre el pueblo. Solo así se comprende haya podido pene-

trar el mar hasta las «cinco esquinas», en el primer empuje, i un poco mas arriba en el segundo. Ambas desgajaron grandes masas de piedras del morro por el lado de la Licera, dejando en descubierto várias momias de jentiles colocadas en nichos abiertos en la roca, i algunos otros objetos, tales como vasijas de barro i fragmentos de construcciones de la época de los incas.

El terremoto principió en esa ciudad a las 5 h. p. m., como queda dicho, con un remezon de pocos minutos, el cual fué seguido de otro mas fuerte, que duraria de 7 a 10. En el acto salió toda la jente con direccion a la pampa, i casi cegada por el polvo que levantaba un viento terrible i la caida de los edificios. En el mismo momento se sentian en tierra las consecuencias del terrible cataclismo, i los buques fondeados en la bahia, no tardaron mucho en esperimentar, por otra parte, los mismos resultados.

El vapor de guerra de los Estados Unidos de América WATEREE, arrancó sus amarras, que ya no podian contenerlo, i fondeó con otras; pero inútilmente, porque sus esfuerzos para mantenerse fondeado fueron sin resultado favorable.

La corbeta de guerra peruana AMÉRICA encendió los fuegos de su máquina para intentar hacerse mar afuera i salvarse; pero el tiempo no fué suficiente para desarrollar vapor: le faltaron las amarras i se vió en el mismo estado que el WATEREE i los demas buques, que eran la barca inglesa CHAÑARCILLO, el ponton norte-americano FREDONIA, el bergantin REGALON, una fragata guanera, que tambien habia perdido sus amarras, yéndose a tierra arrastrada por una corriente impetuosa que iba de la isla Alacran hácia San José i Chacalluta.

En el momento en que comenzó la tormenta, el comandante de la AMÉRICA se hallaba en tierra, i tomando una resolucion heróica se embarcó para salvar su buque; pero fué arrastrado por la corriente con el bote i sus tripulantes, pereciendo todos ahogados.

Los demas detalles se anotarán al tratar individualmente de cada uno de los buques que sufrieron pérdida total, con

motivo del fenómeno. Las pérdidas de vidas ocurridas en la ciudad de Arica se estimaron en 250.

«WATEREE.»

Vapor de guerra de los Estados Unidos de América, al ancla en la bahia de Arica, le faltaron las amarras al embate de la primera ola seismica del mar i se fué a la costa, donde encalló en tierra, no léjos de la playa; pero la segunda ola lo arrastró tierra adentro, dejándolo a 375 metros de la costa. Faltaron muchos indivíduos de la tripulacion; fueron fusilados dos por insubordinacion i exceso en la bebida. La esposa del comandante del WATEREE pereció en tierra aplastada por un edificio en el momento de huir del peligro.

«AMERICA.»

Corbeta de guerra del Gobierno del Perú, al ancla en la rada de Arica, como el precedente. La ola seismica que sucedió al terremoto 20 minutos mas tarde, le hizo faltar las amarras, i la mar la arrastró a tierra, donde encalló a pocos metros distante del mar. Pereció ahogado el comandante de la corbeta, 5 oficiales i 80 individuos de la dotacion de la nave.

«FREDONIA.»

Ponton del Gobierno de los Estados Unidos de América, al ancla en la rada de Arica, como almacen flotante al servicio de la escuadra norte-americana, en el Pacífico. Le faltaron las amarras por la misma causa que a los demas, i despues de haber sido juguete de las olas i de las corrientes, zozobró poniendo la quilla al sol, yéndose a pique en seguida. De este buque solo escaparon con vida dos tripulantes, por hallarse en tierra. Perecieron todos cuantos se encontraban a bordo.

«NINITA.»

Barca inglesa, al ancla en Arica, propiedad de Wellington, de Valparaiso, se perdió totalmente con motivo del fenómeno mencionado en los naufrajios precedentes.

«GAMBETTA.»

Fragata, propiedad de Gambetta Hermanos, al ancla en Arica, como los precedentes echada a pique por la braveza i ajitaciones del mar.

«CHAÑARCILLO.»

Barca inglesa, al ancla en Arica, se perdió totalmente como las anteriores, salvando tan solo el capitan i 8 tripulantes, que se hallaban en tierra. Los que se encontraban a bordo perecieron ahogados.

«RAYO.»

Bergantin peruano, al ancla en Arica, fué echado a tierra por las causas ya espresadas, perdiéndose por completo.

«FAUSTINO RIVERA.»

Bergantin peruano, al ancla en la rada de Arica, ido a pique despues de haber sido destrozado totalmente, con pérdida de toda su tripulacion.

UNA BARCA.

de los Estados Unidos de América, ida a pique en la rada de Arica, por las mismas causas que los buques anteriores, con pérdida de todos sus tripulantes.

«REGALON.»

Bergantin surto en la rada de Arica, que fué destruido totalmente por los mismos fenómenos que motivaron los naufrajios precedentes.

«GLEN GAPLE.»

Buque surto en la bahia de Pisagua, que se perdió totalmente por efecto de los mismos fenómenos que se desarrollaron en el litoral, con el terremoto i la ola desbordante del 13 de agosto de 1868. La tripulacion salvó en tierra, pero el capitan no salvó ni sus papeles.

«CHILOE.»

Barca norte-americana. de propiedad de don Antonio Andrade, en viaje de Ancud i destino a Valparaiso, con un cargamento de maderas. Por hacer mucha agua, fué abandonada por frente al litoral de Llanquihue el dia 3 de setiembre de 1868, embarcándose los tripulantes en dos botes, arribaron a la caleta del Manzano, llevando consigo un saco de galletas i arroz.

El dia 5 volvieron a embarcarse 5 marineros en uno de los botes i arribaron venciendo muchas dificultades, a Chaihuin, donde hallaron felizmente una persona que los condujo por tierra al puerto del Corral. El capitan i demas tripulantes quedaron en la caleta del Manzano i sin mas víveres que galletas i arroz.

El capitan de la Chiloé era don Juan Lacubich, austriaco, componiéndose la tripulacion de 10 hombres i dos pasajeros de cubierta.

«GALVARINO.»

Barca norte-americana, procedente de Coronel con un carmento de carbon de piedra i destino a Valparaiso. Por hacer mucha agua i no poder agotarla las bombas, su capitan la varó en la ensenada del Zorro (Fox Bay), por frente a Chanco. El bergantin goleta italiano PAULITA tomó 6 hombres a su bordo, i el de igual clase norte-americano VICTORIA, recojió al capitan i 5 hombres mas i los condujeron a Valparaiso, donde llegaron el 7 de octubre de 1868. La pérdida de la GALVARINO debe haber tenido lugar a principios de octubre.

«PROVIDENCIA.»

Barca norte-americana del porte de 500 toneladas de rejistro, con un cargamento de 1,000 toneladas de carbon de piedra, de propiedad de J. H. Pearson. Habia salido de Lota para los puertos del norte, pero luego comenzó a hacer mucha agua i se dirijió a la rada de Curanipe, donde surjió el dia 13 de octubre de 1868, pidiendo ausilio; mas, como no le era dable recibirlo, no obstante de que el subdelegado marítimo le envió dos lanchas, temiendo irse a pique, su capitan la varó para salvar la jente, lo que se consiguió con el ausilio de tierra.

«THOMAS.»

Barca nacional, en viaje de Puerto Montt para el de Ancud, que se perdió en su curso por los canales intermedios, sin pérdida de vidas. Las crónicas de la época no adelantan mas detalles.

«ESPERANZA VACCARI.»

Bergantin chileno, en viaje de Puerto Montt para Ancud, con un cargamento de madera, que naufragó en los canales

intermedios sin ocasionar pérdidas de vidas. Las crónicas de lo época no adelantan pormenores sobre las evidencias del siniestro.

«AMALIA MORENO.»

Barca guatemalteca, al ancla en Balcacura (Ancud), con un cargamento completo de maderas, perteneciente a don Francisco Moreno Gonzalez.

En la noche del 3 de diciembre de 1868 le faltaron las cadenas i dió en la costa de Lechagua, donde fué inutilizada, sin ocasionar pérdidas de vidas.

«CECILIA.»

Barca italiana, de propiedad de don Joaquin Vaccari, que fondeó cerca del fuerte de Niebla el dia 21 de diciembre de 1868, procedente del Callao, en lastre, i al mando de su capitan don Santiago Asenjo.

Un fuerte temporal de viento del NO. la hizo garrar sus anclas i dar en el banco Tres Hermanas. No hubo pérdidas de vidas.

«ROSITA DE LEBU.»

Goleta nacional, en viaje del puerto de Tomé, con carga i destino a Lebu, se fué a pique por haberse obstruido su bomba, a fines de diciembre de 1868. La tripulacion salvó en un pequeño botecito i llegó al puerto de su destino, desembarcando en la caleta Balleneros.

1869

«SANTIAGO.»

Vapor de la Compañia de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), en viaje de Valparaiso para Liverpool, con un cargamento surtido i pasajeros.

Dejó a Valparaiso el 13 de enero de 1869, con un mar bastante ajitado del tercer cuadrante, que lo hizo demorar en su viaje; por manera que solo el dia 20 se hallaba un poco al norte del Estrecho da Magallanes. En la noche de ese mismo dia el viento cambió al NO., soplando con tanta impetuosidad que fué necesario capearlo hasta las 12 h. de la noche del 22.

Durante este tiempo, hubo momentos en que no solo los pasajeros sino tambien los oficiales creian que el SANTIAGO no podia resistir al embate de las olas. Estaba tan cargado que se temia de un momento a otro se fuera a pique. Salvaron de la tormenta con solo la pérdida de la casa del timonel, que fué despedazada por las olas, i algunas pequeñas averias.

Durante el temporal fué preciso achicar constantemente, porque la bodega estaba llena de agua.

«A la 1 h. de la mañana (dice una relacion contemporánea) del dia 22 el viento cambió al sur: nos hallábamos a 130 millas del Estrecho. Como a las 3 h. p. m. del mismo dia, fondeó el SANTIAGO en la Tierra del Fuego (isla de la Desolacion) en puerto Mercy».

Como a las 12 de la noche o 1 de la mañana del dia 23, el SANTIAGO zarpó de Mercy con el objeto de llegar al siguiente dia al puerto Galand; pero apénas habia navegado como 1.5 a 2 millas cuando tocó en una roca no señalada en los mapas. «No encuentro frases, dice uno de los náufragos, con que poder pintar el terror que se apoderó de las 200 personas que nos hallábamos a bordo. La rotura de las planchas, el ruido de los palos, los gritos desgarradores de 200 desgraciados amontonados contra las amuradas, todo contribuia a aumentar nuestro terror.

«El desembarque, agrega la narracion que seguimos, de los pasajeros, se hizo con el mayor tino, parecia haber sido estudiado, i esto da al capitan King un mérito mui poco comun. Todos los pasajeros i tripulantes gritaban con ánsia: ¡escaleras! ¡escaleras!, pero éstas no se les proporcionaron. Puedo asegurar que si las escaleras se hubiesen puesto a nuestra disposicion para desembarcarnos, mas de la mitad de

la jente hubiera perecido. Lo que se hizo fué establecer en la amurada que no estaba tan a la línea de agua, ondas para bajar a los pasajeros amarrados dentro de los botes. Con esta medida tan prudente todos nos desembarcamos del SANTIAGO sin pérdida de vidas.

«Los que perecieron fueron dos marineros ingleses que se echaron al mar, uno de los sirvientes que se entró a un camarote, i que cuando quiso salir, el agua se lo impidió.

«Un italiano que traia dos niñitos, logró sacar a uno de ellos sobre cubierta, i cuando volvió por el otro, el departamento de proa estaba ya lleno de agua.

«En los botes nos fuimos hácia el puerto de Mercy, donde nos fué mui difícil saltar a tierra. Por fin pudimos efectuarlo sobre una barranca, donde estuvimos hasta el 24. En este lugar se aumentaron nuestros sufrimientos. El hambre, la falta de agua, el frio i el temor de caer en manos de los indios, la falta de armas para defendernos de ellos en caso de agresion, el encontrámos casi completamente desnudos, todo esto, i la amenaza de los marineros que trataban de sublevarse i arrancarse con los botes, nos hacia creer que nuestra existencia seria de pocos dias.

«Para evitar la insubordinacion de los marineros, el capitan King obró con tino i con enerjia. Nunca nos abandonó i puede asegurarse que su presencia fué la que nos salvó.»

El capitan King, en su parte a la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico, dice:

«En el pequeño espacio de tierra donde desembarcamos, se arreglaron las carpas i se encendió luz para pasarlo lo mejor posible.

«En la tarde despaché un bote con diez hombres, al mando del segundo oficial señor Lewis, para la colonia chilena de Punta Arenas, con el fin de buscar ausilios.

«Encontrándonos con pocas provisiones, me limité a repartir media galleta i media pinta de té a cada uno de los pasajeros i tripulacion, i aun así solo tenia víveres para diez dias. Oportunamente, la noche del 24, un buque vino a anclar en

la bahia. Habia sido encontrado por el bote que mandé a la colonia, i comunicádole nuestra situacion.

«A las 7 h. a. m. del 25 nos encontramos todos a bordo del pailebot norte-americano SARAH H. MERRILL, de Gloucester, del porte de 100 toneladas, su capitan A. W. Rowe. Nos hicimos a la vela para Punta Arenas con dos botes i un gig a remolque. El capitan Rowe se vió obligado a sacar parte de la carga para alojar en la bodega a la jente.

«A las 10 h. a. m. encontramos felizmente a la corbeta de S. M. B. NASSAU en la bahia Borja, e inmediatamente mandé los pasajeros a bordo de dicho buque, los cuales fueron acojidos con especial interes por el señor comandante, quien tenia la idea de llevarlos a Montevideo, mirando por los intereses de sus huéspedes.

«La carga, metales i correspondencia se perdieron totalmente, con escepcion de un saco de cartas para la NASSAU i algunas sueltas.

«El vapor SANTIAGO desapareció 7 horas despues de haber tocado.»

La corbeta NASSAU condujo a los náufragos a Punta Arenas de Magallanes. De aquí tomaron cursos diferentes, segun sus intereses.

La roca en que naufragó el vapor SANTIAGO era del todo desconocida, como lo habia sido la en que naufragó el vapor trasporte chileno MARIA ISABEL el 16 de enero de 1857. Tanto estos siniestros como muchos otros ocurridos en la comarca, i lo súcio del puerto Misericordia, lo han condenado del todo en las *Instrucciones Náuticas*, i no se aconseja tomarlo sino en caso estremo, urjido por la necesidad.

«VITALIA.»

Barca italiana, procedente de Chiloé, con un cargamento de maderas i con destino a Valparaiso. Habiendo tenido que soportar un fuerte temporal de viento N. en alta mar el 10 de mayo, comenzó a hacer mucha agua i arribó a Lota del todo

anegada i fondeó al S. del puerto, por fuera del surjidero jeneral de las naves. Luego se tumbó i se fué a pique el 16 del mismo mes.

Toda la tripulacion salvó en los botes del buque i desembarcó en Lota. Este siniestro recuerda lo que se ha dicho en muchas ocasiones respecto a los buques madereros de la carrera del sur. Son todos viejos i a veces faltos de carena.

«CORSAR.»

Goleta salvadoreña, en lastre, en viaje de Tongoi i destino a la ria de Constitucion, capitan Seren Serensen. Al recalar al puerto de su destino, no pudo cojerlo a causa de un fuerte temporal de viento N., i el 15 de mayo, a las 10 h. p. m. naufragó en la costa de Colomido, litoral de Cauquenes.

La tripulacion salvó en tierra, merced a ausilios mui oportunos que le prestaron los habitantes ribereños i el subdelegado del lugar. Se salvaron tambien los papeles i algunos objetos de la CORSAR.

«COCHABAMBA.»

Barca nacional, capitan i dueño don Francisco Drugeon, en viaje de Carrizal Bajo i destino a Lebu. Hallándose cerca del puerto de su destino, capeando un temporal de viento del N., naufragó en la costa de Tropen, un poco al norte de Yañez. Pereció el capitan, el piloto que era hijo de aquél, salvando tan solo el cocinero Victorino Gaete, vecino de Talcaguano.

El único sobreviviente, dijo haber oido al piloto que le habia dicho al capitan (su padre), que se creia cerca de tierra, pero que el capitan no lo creyó así; i agrega: «Serian como las 3 i media o 4 de la mañana de aquella terrible i tempestuosa noche, cuando el marinero que hacia la guardia dió el aviso: ¡estamos perdidos, que se cambie el timon!;

pero que cuando ni aun no pisaban todos sobre la cubierta, la barca se habia estrellado en una formidable piedra, i en el momento una grande ola dividió uno de sus costados, llevándose al mismo tiempo los palos al agua con tres de sus tripulantes, siendo éstos Tomas, Valentin i Farias, ignorando sus apellidos». El primero era natural de Valdivia, el segundo de Tomé i el tercero de Valparaiso, quedando sobre el resto del buque el capitan, el piloto; Santiago, hijo tambien del capitan i menor que el primero, José Toledo i el esponente Victorio Gaete. El primero tenia relaciones de parentesco en Lota. Momentos despues. la barca fué totalmente destruida, i ellos, en aquella multitud de maderas, sirviendo de juguete a las olas. Al capitan i piloto, dice, que por última vez los vió asidos del costado de la lancha, que andaba entre dos aguas; que Toledo i el declarante batallaron entre las maderas; pero que luego una mar lo depositó sobre una piedra, quedando su compañero en el mismo apuro, i Gaete por otra segunda ola quedó ya a salvo, aunque aturdido, como es de presumirlo.

Vuelto a sus sentidos i a la luz del dia, que ya lo dejaba ver mas claro, principió por llamar a los demas, por si alguno hubiese estado vivo, i no halló quien le respondiera. Mucho, dice, le costó poder hallar una casa en aquellos cerros i montes; por fin, halló un rancho, i contado que hubo su aventura, fueron los hombres que allí habian por si encontraban los cuerpos, i hallaron a tres, al capitan, su hijo Santiago i a Toledo; que pasados dos dias pudieron hallar ausilio para conducirlos a Yañez, donde se encuentran sepultados.

«BERTA LUISA.»

Barca guatemalteca, del porte de 447 toneladas de rejistro. En viaje de Mejillones del Sur para Chiloé, se fué a pique en alta mar, con motivo de una via de agua que no pudieron agotar las bombas, el dia 13 de agosto de 1869. Los náufra-

gos salvaron en los botes de la nave i arribaron al puerto de Pan de Azúcar, en la costa de Atacama.

Tomamos lo siguiente de una carta que uno de los náufragos dirijió a su padre, en Ancud, con fecha 24 de agosto de 1869. Señor don Jerónimo Jiros:...... «Recordará Ud. que en mi comunicacion anterior le anuncié que dicha barca hacia bastante agua, pero no en cantidad que nos impidiera hacer el viaje a Chiloé.

«En este estado salimos de Mejillones el 21 de julio, con una dotacion de 13 hombres en todo, lastrada con arena, con destino al puerto de Ancud, como ya se lo habia anunciado. Seguimos nuestra navegacion sin notar mas aumento de agua por espacio de 4 dias, i el quinto observamos que el agua se aumentaba, i por consiguiente nos obligó a trabajar en la bomba constantemente, consiguiendo de este modo que la cantidad de agua no se aumentase. Seguimos nuestra derrota con este doble trabajo hasta el dia 1.° de agosto, dia desgraciado para nosotros, en que nos asaltó un fuerte temporal (del NO.) que inmediatamente nos obligó a ponernos a la capa, quedando la barca con solo las gávias bajas i la trinquetilla; la jente toda empleada en las bombas sin descansar un instante, i la cantidad de agua aumentaba de momento en momento, hasta que se mezcló completamente con el lastre de arena, dejándonos las bombas del todo obstruidas. Ya nuestro desconsuelo rayaba en desesperacion, pero sin dejar por eso de trabajar con constancia.

«Luego sacamos las bombas i las colocamos en la escotilla de mesana, i a pesar de haberlas dejado limpias, vimos con sentimiento que nuestros esfuerzos i nuestros trabajos habian sido inútiles, pues la masa que se habia hecho con el lastre impedia que aquellas funcionaran. Como último recurso se recurrió a los baldes, por ver si estos suplian la impotencia de las bombas; pero mui pronto nos desengañamos.

«En tales momentos la barca principió a tumbarse, a causa de que el lastre se habia ido a la banda, lo qué nos obligó inmediatamente a embarcarnos en la lancha i un bote que teniamos; pocos minutos despues, la barca se iba a pique.

Profundo fué nuestro abatimiento al ver que ya estábamos sin esperanza alguna por la poca confianza que nos merecia la lancha i el bote a causa de que el temporal arreciaba de momento en momento. Dividimos la jente en dos porciones, quedándose el capitan con 7 hombres en la lancha, y yo en el bote con 4. El lugar en que nos encontrábamos era por los 29° de lat S. i 82° de lonj. O. En estas circunstancias se nos fué al agua el cocinero, pero lo pudimos salvar. Luego convine con el capitan en que siguiese mis aguas, mientras yo seguia mi rumbo en el bote en demanda de tierra, llevando en él 2 libras de carne, 2 de charqui i medio saco de galletas; i así navegué todo ese dia i la noche, i al amanecer del siguiente dia, acorté de vela para dar lugar a la lancha que se me aproximase, i a las 9 h. a. m. me pude juntar con ella, consolándonos un tanto; seguí mi primitivo rumbo. Al tercer dia, luego de haber amanecido, volví a acortar de vela, dando lugar a que la lancha se acercase, i luego que hablé con el capitan, seguí mi rumbo, viendo en el horizonte un barco a la distancia como de cinco millas, dirijiendo mi rumbo hacia él.

«El capitan del barco, luego que nos vió, puso su buque en facha i esperó que subiésemos a su bordo, i despues de haberle comunicado nuestra desgracia, le supliqué tuviera a bien aproximarse a tierra, haciéndole presente que estábamos sin víveres i que solo teníamos dos galones de agua i un poco de galletas: a lo que me contestó diciendo:—que era mucha la distancia que habia para que pudiese acercarnos a tierra, i con esto nos despidió. Esta barca inglesa se llamaba SWANSEA, que habia salido de Paposo con destiuo a Europa.

«La súbita alegría que esperimenté al avistar este barco, repentinamente se me cambió en una completa melancolia: ¡ojalá nunca lo hubiese visto!

«Seguí haciendo mi rumbo siempre a tierra i al siguiente dia volví a avistarme con la lancha del capitan i me detuve hasta poder hablar con él, continuando en seguida mi derrota. Al siguiente dia traté de comunicar con la lancha, perdiendo casi todo el dia sin poderla avistar, i viendo que

ya la noche se acercaba, seguí mi primitivo rumbo por espacio de 6 dias, ya sin poder ver la lancha.

«El dia 11 de agosto a las 8 h. 30 m. a. m. alcancé a divisar la tierra, i a las 5 h. 30 m. de la tarde del mismo dia, llegué a la bahía de Pan de Azúcar, con la jente seca de sed i muerta de hambre, a los 10 dias de haber abandonado el buque i a las 6 de haberme apartado del capitan»...... (Firmado).—*Jerónimo Jiros*.

«CANTERT.»

Barca inglesa, que estando al ancla en la rada de Llico, costa de Curicó, tomando un cargamento de trigo, un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, que sopló el dia 15 de mayo de 1869, la hizo garrar las anclas i dar en la costa, perdiéndose totalmente. Los náufragos se salvaron en los botes.

«JUANITA BOGGIANO.»

Barca salvadoreña, del porte de 325 toneladas de rejistro. Hallándose fondeada en el golfo de Arauco el 13 de febrero de 1869, un fuerte viento del NO. le hizo garrar las anclas, yéndose a la costa, donde se perdió totalmente. El buque se hizo pedazos, pero los náufragos salvaron en los botes.

«INES.»

Barca británica, del porte de 450 toneladas de rejistro, capitan M. A. Esskine, con un cargamento de 15,000 quintales de ejes de cobre a su bordo, destinados a Swansea, Inglaterra. Hallándose con el práctico don Jorje Cook a bordo, para pilotear la nave fuera del puerto de Carrizal Bajo i ponerlo en franquia, encalló la nave en unas piedras submarinas que se hallaban cerca del puerto i de la isla que forma a la entrada.

Inmediatamente que encalló la Ines se le mandaron ausilios desde tierra i de los buques surtos en el puerto, pero el buque habia encallado de firme, rompiendo su quilla i costado, yéndose a pique. Se procuró en seguida salvar sus aperos i carga.

El siniestro ocurrió el dia 23 de junio de 1869.

«ROSARIO ISABEL.»

Bergantin norte-americano, fletado para llevar víveres al buque hidrógrafo de S. M. B. Nassau, que trabajaba en el Estrecho de Magallanes. Llegado a su destino, i al volver al N., esperimentó mui malos tiempos en el Estrecho, que lo obligaron a volver al Atlántico i doblar el Cabo de Hornos. Aquí esperimentó fuertes temporales i arribó al puerto de Ancud para tomar un cargamento de durmientes.

El dia 7 de junio, hallándose en la boca del puerto, en calma, fué arrojado sobre la punta de Guapacho, donde se hizo pedazos. La tripulacion salvó en los botes, no obstante la niebla que habia.

El Rosario Isabel pertenecia a don Luis Sir.

«TRANSITO SAYES»

Barca italiana, del porte de 180 toneladas de rejistro, al ancla en la caleta de Queuli, sorprendida por un temporal de viento del cuarto cuadrante, fué arrojada sobre la barra del rio del mismo nombre el dia 10 de diciembre de 1869, donde se hizo pedazos, pero no hubo pérdida de vidas.

«UNION AMERICANA.»

Barca norte-americana, que se hallaba al sur de la isla Puluqui, provincia de Llanquihue, sorprendida por un fuerte viento de SO., garraron sus anclas i dió sobre la costa, donde

fué inutilizada el 14 de marzo de 1869. La pérdida de la barca fué total, pero no hubo víctimas.

«TABLOT.»

Barca inglesa al mando del capitan Mr. James Holliday, procedente del puerto de Sunderland en Inglaterra i destino a Valparaiso, llegó a su destino el 20 de agosto de 1869 con un cargamento de carbon de piedra consignado a Caldera. Yendo en demanda de este puerto, el buque tocó en la noche del 30 del mismo mes en los bajos de Puerto Viejo de Copiapó, i en el corto espacio de 20 minutos se fué a pique, salvando la tripulacion en dos botes, en los que arribó a Caldera.

El vapor nacional Concepcion los tomó a su bordo a las 7 h. a. m. del dia siguiente i puso en salvamento al capitan, 2 pilotos i 13 hombres de la tripulacion. El naufrajio tuvo por oríjen el haberse acercado demasiado a la costa durante la noche.

«RIPPLING WABE.»

Goleta norte-americana. Este buque zarpó de Punta Arenas de Magallanes el 17 de abril para San Francisco de California, i contrariado por los vientos tuvo necesidad de fondear en el puerto Swallow en el Estrecho. El 3 de mayo de 1869 a las 10 h. p. m., un fuerte viento del NO. la echó a la playa, no obstante de haber tomado las providencias del caso. Se abandonó el buque sin desgracia personal i arribaron los náufragos a Punta Arenas el dia 15 del mismo mes, donde pudieron remediar sus necesidades.

El capitan Cushing i el piloto se marcharon a Montevideo por el vapor Magallanes, a los cuales la autoridad chilena de Punta Arenas les hizo facilitar sus pasajes, quedando el resto de la tripulacion, compuesta de cinco individuos, en la colonia.

El cargamento era de carbon de piedra.

«NICOLASITO.»

Barca guatemalteca del porte de 160 toneladas de rejistro. En viaje de Iquique para Europa con un cargamento de salitre, arribó a Valparaiso para reparar averias, i estando al ancla en la rada, fué sorprendida por un fuerte viento del norte el dia 2 de julio de 1869, que la echó a la costa, perdiéndose totalmente. La fuerza del viento i la marejada la hicieron faltar las amarras.

Toda la tripulacion saltó a tierra sin novedad.

«SHEFFIELD.»

Barca inglesa que se fué a pique el dia 14 del mes de junio de 1869, cerca del cabo Pilares. Al sumerjirse el buque arrastró consigo parte de la tripulacion, compuesta de 10 personas i un pasajero.

El 21 del mismo mes a las 2 h. p. m. llegó a Punta Arenas de Magallanes un bote con el capitan, piloto i dos marineros (uno de ellos bastante enfermo) de la citada barca.

Tres dias despues de haber salido de Valparaiso la SHEFFIELD, empezó a hacer agua i cada dia iba en aumento. La jente no se ocupaba mas que en achicar la bomba, i, con todo, no alcanzaban a estraer el agua que el buque hacia, hasta que el 14, despues de inútiles esfuerzos, se notó que aquél se tumbaba. Inmediatamente el capitan don Jorje J. Murray, el piloto, el pasajero i 3 marineros mas, botaron un bote al agua i se arrojaron a él sin víveres ni ropas con que abrigarse. Los 5 marineros restantes, que no pudieron cojer el bote, ya porque tuviesen miedo de confiar su salvacion a una tan débil chalupa, fueron víctimas en el momento, porque la pérdida del buque no demoró ni un instante.

El capitan i demas individuos del bote, hicieron rumbo al cabo Pilares i embocaron el Estrecho de Magallanes con felicidad. Ya en el Estrecho, la salvacion era mas posible;

pero la falta de fuego, el no tener víveres i ni aun agua, i tanto trabajar, debilitó a esos individuos estraordinariamente.

Por la nocbe se recojieron a tierra para tratar de dormir un poco, pero la tierra no podia prestarles ningun socorro. Para dormir buscaban troncos, pues la nieve o el agua en algunas partes era de media vara.

Se proveian de choros, único alimento con que se mantuvieron por espacio de 7 dias.

Al segundo dia de navegar por los canales, uno de los individuos espiró en el bote, de hambre i de frio. Al dia siguiente en la noche, estando alojados en tierra sobre un pié de nieve, espiró el pasajero por los mismos motivos que el anterior.

Gracias al empeño i valor del capitan Murray, consiguieron llegar a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes el dia 21, estenuados de hambre i trabados de frio, donde fueron bien atendidos por las autoridades.

«AUN NELSON.»

Barca salvadoreña, que naufragó en Valparaiso el dia 8 de agosto de 1869. Los náufragos salvaron en los botes de la nave. No se han encontrado mayores detalles sobre las evidencias de este naufrajio.

«FLORA.»

Fragata de los Estados Unidos de América, en viaje para el interior del archipiélago de Chiloé. Cruzando el canal de Chacao, le sobrevino una calma chicha que la dejó sin gobierno i a merced de la corriente de la marea, que la hizo dar en la costa, donde fué inutilizada el dia 3 de agosto de 1869. Los náufragos salvaron en los botes i se dirijieron a la ciudad de Ancud.

«CAPE HORN.»

Fragata británica, con un cargamento de trigo i cobre en barra, al salir del puerto de Pichidangui i con destino a Liverpool, chocó en la roca Casualidad, rompiéndose los fondos, i se fué a pique a la 1 h. p. m. del dia 9 de setiembre de 1869, a una milla distante del puerto de salida.

La roca Casualidad es mui insidiosa, está perfectamente situada en los planos corrientes i avalizada por medio de una boya.

«YATCH.»

Esta embarcacion se perdió totalmente en el puerto de Carrizal Bajo, con motivo de una fuerte marejada, a mediados del mes de julio de 1869. Era de propiedad de don Márcos Latham.

UNA BALANDRA.

Embarcacion como de 30 toneladas, propiedad de don Santiago Diaz, de Ancud, en viaje del rio Maullin para Chiloé, con un cargamento de papas, 18 pasajeros i 7 tripulantes, incluso el capitan, naufragó en el banco del Pangal, en la desembocadura del rio. Perecieron 21 personas i solo se salvaron 4. El siniestro ocurrió a las 8 h. a. m. del dia 22 de junio de 1869.

UNA BALANDRA.

Embarcacion como de 40 toneladas, propiedad de don Francisco Navarro, en viaje de Puerto Montt para el de Ancud. Al tomar el puerto de su destino, con un fuerte temporal de viento del NO. se le rifó la vela mayor, i empeñada en la punta San Antonio, se vió obligada a fondear mui cerca de

tierra. Dos de los tripulantes salvaron en una verga, i los restantes, largando la cadena por la mano, estrellaron la balandra contra la costa, i salvaron por medio de un andarivel.

«JIBRALTAR.»

Bergantin nacional, propiedad de don Antonio H. Cornish, de Constitucion. En viaje a la rada de Curanipe, fondeó mui cerca de tierra i fuera del verdadero surjidero, a las 3 h. p. m. del 26 de julio. Fué un bote a su bordo para prevenir al capitan el peligro en que se hallaba; pero no pudo enmendarse por falta de viento. En la noche sopló un viento fuerte del O. que le hizo faltar las amarras i dar en la costa, sufriendo pérdida total. La tripulacion, que se componia de 9 hombres incluso el capitan, salvaron en un bote, i al tratar de desembarcar, zozobró la embarcacion, ahogándose 5 hombres, salvando los cuatro restantes, incluso el capitan.

«BRUJA.»

Goleta nacional, en viaje de la Caleta Yañez al rio Lebu, propiedad de Gervasoni Hermanos, con un cargamento de harina. Queriendo su capitan entrar al rio con noche oscura, del 7 al 8 de agosto de 1869, varó en la barra del rio; la fuerte corriente, la marejada i el viento N. la arrastraron a tierra entre el muelle Mc-Kay i la caleta Balleneras, destruyéndole los fondos. Los tripulantes salvaron en tierra, i de la carga se perdió un 30 por ciento: pertenecia a los señores Juan Denis i C.ª, de Lebu.

«DREADNOUGHT.»

Fragata norte-americana, procedente de Liverpool i con destino a San Francisco de California, con un cargamento de 2 mil toneladas de fierro, loza i ferreteria. Este buque naufra-

gó en la mañana del 4 de julio de 1869, en el Cabo Peñas, al N. de la isla de Tierra del Fuego, por haber andado mas que lo calculado; i cuando se vió la reventazon, el buque estaba en calma e iba arrastrado por la corriente. La tripulacion, compuesta de 34 personas, inclusa una mujer (mayordoma) i un niño de 12 años, apenas tuvieron tiempo para embarcarse en dos pequeños botes que pudieron echar al agua, no librando mas que la ropa que tenian puesta, pero nada de provisiones.

Durante 17 dias se alimentaron con marisco que sacaban de las rocas en las bajas mareas. En la noche solian dormir en tierra al abrigo de grandes fogatas que encendian. Los indios los trataron bien, no recibiendo de ellos el menor daño. De dia seguian su rumbo al S., hácia el estrecho Le Maire, i a los 17 dias del naufrajio abordaron la barca noruega JENERAL BIRCH, capitan A. Amersden, quien los recojió a su bordo i trató mui bien hasta desembarcarlos en el puerto de Talcaguano el 17 de agosto, quedando en el hospital de ese puerto 10 de los tripulantes, con los piés mui maltratados por la nieve i las privaciones.

El vapor nacional BIOBIO, tomó al capitan Mayhew i demas tripulantes i los llevó a Valparaiso.

«CURLETTI HERMANOS.»

Barca italiana, procedente de Puerto Montt i con destino a Mollendo, con un cargamento de durmientes para ferrocarril, capitan don Reent Yuzgens. Este buque se fué a pique el 31 de agosto de 1869, como a 50 millas distante del puerto de Ancud, por haber descubierto una gran via de agua, por efecto del fuerte temporal de viento NO. que sopló el dia anterior. La tripulacion salvó en los botes i arribó sin novedad al puerto de salida, Ancud.

«GRASSENDALE.»

Fragata británica, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Sunderland i con destino a San Francisco de California. Se fué a pique en la altura del Cabo de Hornos, por los 56° 20' de lat. S. i 63° 50' de lonj. O., en el mes de agosto de 1869. La tripulacion, compuesta de 30 hombres, se salvó en los botes. El capitan de la barca británica SANTIAGO comunicó este siniestro; pero no adelanta nada sobre las evidencias de su pérdida total.

«CAUQUENES.»

Barca salvadoreña, propiedad de don F. M. Pearson, ántes denominada ROJA, largo tiempo al ancla en Valparaiso, prestando el servicio de ponton. Se la habilitó i se despachó con destino a la rada de Curanipe el dia 11 de diciembre de 1869. Los fuertes vientos del S. que soplaron por esos dias la abatieron hácia el norte, yéndose a pique a la altura de Papudo, salvando los náufragos en los botes de la nave, los que llegaron a Valparaiso en la noche del 15 del mismo mes.

Este naufrajio debe cargarse, tanto a la vetustez i falta de carena de la CAUQUENES, como a la complacencia de la autoridad marítima del puerto de salida.

1870

«ELIZABETH HARGROVES.»

Barca británica. Este buque entró a la rada de Valparaiso el 29 de febrero, sin fondear, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Swansea, consignado a los señores Guillermo Gibbs i C.ª El capitan desembarcó para pedir órdenes i fletar su buque, dando órden al piloto de cruzar de-

lante del puerto. La barca naufragó totalmente a la altura de Curauma el dia 1.° de marzo de 1870, arribando los náufragos a Valparaiso en un bote de la nave, para comunicar el siniestro. No han llegado hasta nosotros las causales que lo motivaron de una manera tan singular i con tan buen tiempo.

«LEBU.»

Bergantin guatemalteco, del porte de 276 toneladas de rejistro, con un cargamento de 400 toneladas de carbon de piedra i mercaderias várias, propiedad de los señores Cárlos Vijil i C.ª de la Serena. Procedia de Valparaiso i con destino a Coquimbo. Naufragó en el punto denominado Peñas Pardas, entre Guayacan i Coquimbo, perdiéndose totalmente.

La tripulacion salvó en los botes i tambien sus equipajes, mas no así el cargamento del LEBU, que era propiedad del capitan.

El naufrajio se atribuyó a la corriente litoral de esa parte de la costa, que es insidiosa, cuando es desatendida su accion con viento calmoso o brisa floja.

«ATALA.»

Barca italiana, al ancla en la rada de Lebu, tomando un cargamento de lingue. Un fuerte viento del NO. le hizo faltar las amarras i dió al traves sobre la costa el dia 21 de marzo de 1870, perdiéndose totalmente. Los náufragos fueron salvados en los botes de los demas buques surtos en la rada. En este ausilio, que fué mui oportuno, cooperaron eficazmente la barca inglesa BERTHA, la salvadoreña ALMENDRALINA i la norte-americana ETSELBERT.

Gratos los habitantes de la ciudad de Lebu por tan importante ausilio, iniciaron una suscripcion entre los vecinos, que distribuyeron proporcionalmente entre los ausiliadores de los tripulantes de la barca ATALA; muestra de gratitud que

ha sido mui celebrada, i esperamos que manifestaciones de esta naturaleza se repitan cada vez que la ocasion se proporcione.

«TRANSITO.»

Barca salvadoreña, del porte de 375 toneladas de rejistro, de propiedad de don Pacífico Alvarez, de Valparaiso, su capitan don Federico Becker. Salió del puerto del Corral el dia 25 de marzo con destino a Valparaiso, cuando a la altura de la isla Mocha empezó a hacer agua de tal suerte, que la tripulacion resolvió arribar i varar el buque ántes de irse a pique i que perecieran sus tripulantes.

El viento norte favoreció a la TRÁNSITO en su arribada al puerto de salida, donde llegó 3 dias despues, encallando en el banco Tres Hermanas. En este lugar habria sido posible salvar el buque i el cargamento; pero los récios temporales de los dias subsiguientes destrozaron buque i su carga.

«SUNBEAM.»

Fragata norte-americana, del porte de 892 toneladas de rejistro, capitan Chadwick, procedente de Iquique i con destino a Talcaguano, con un cargamento de salitre. Esta nave se incendió el 31 de marzo de 1870, por los 36° 44' de lat. S. i 74° 50' de lonj. O., o sea a ochenta millas al oeste de Talcaguano, a las 12 h. 30 m. del dia.

El capitan Chadwick dice que ese dia ordenó al piloto segundo fuese a la bodega para sacar un balde de barniz, con algunos marineros, i cree que dicho oficial debe haber bajado con luz, sin tomar ninguna precaucion, pues, a la hora indicada, un poco despues, se sintió una esplosion i se oyó la voz de ¡fuego!, el que se esparció con tanta rapidez que no permitió arriar los botes: en ménos de 15 minutos el buque estaba abrasado por las llamas, comunicándose en el acto a su velámen.

En este estado, el capitan, abrazado de su hijo, se arrojó al mar, i así los demas que salvaron, por encontrarse sobre cubierta; pereciendo el piloto segundo, autor de la catástrofe, el mayordomo i 4 marineros. Felizmente el bote que estaba izado a babor, cayó al agua medio quemado, por haber cortado el fuego sus trincas i aparejos, de que estaba pendiente. A los 20 minutos de haber principiado el incendio, la SUNBEAM se sumerjió.

A duras penas alcanzaron a nado al bote, donde se refujiaron, estando a la vista dos buques balleneros. El que se encontraba mas próximo al lugar del naufrajio, que era la barca CARLES W. MORGAN, cuyo capitan mandó todas sus embarcaciones, en las que se salvaron los sobrevivientes i los condujo a Talcaguano, poniéndolos en seguida al amparo del cónsul de los Estados Unidos de América. Algunos de los sobrevivientes resultaron con algunas quemaduras, pero no de gravedad.

Los salvados por la barca CHARLES W. MORGAN, capitan Atkinss, fueron el capitan i su hijo, el primer piloto i 9 tripulantes.

«MILAGRO.»

Barca nacional, del porte de 513 toneladas de rejistro, propiedad de don Juan de Dios Navarro, de Ancud. Salió del puerto de Ancud el 25 de marzo de 1870, con un cargamento de maderas, i naufragó el dia 30 del mismo mes en la playa del Imperial. El capitan don Alejandro Muthenssen i dos marineros perecieron ahogados, salvando los demas en el bote salvavidas que envió en ausilio de los náufragos el comandante de armas de la plaza de Tolten.

La MILAGRO fué destrozada completamente, salvando en tierra parte del cargamento.

«COQUIMBO.»

Barca salvadoreña del porte de 174 toneladas de rejistro, al ancla en la rada de Lebu, tomando un cargamento de carbon de piedra; el fuerte temporal de viento del ONO. que sopló el dia 28 de marzo, le hizo cortar sus amarras i dar al traves en la costa. Perecieron 3 de los tripulantes de la Coquimbo, salvando los demas i el capitan, merced a los esfuerzos del comandante del trasporte Fósforo, don C. Palacios i su piloto, que pusieron en peligro sus vidas para ausiliar a los náufragos.

«ALMENDRALINA.»

Barca salvadoreña del porte de 160 toneladas de rejistro, al ancla en la rada de Lebu, como la Coquimbo, tomando un cargamento de carbon de piedra. El mismo temporal le hizo faltar las tres amarras con que estaba fondeada, i dió al traves en la desembocadura del rio Lebu. Su capitan i tripulacion salvaron gracias a los servicios que les proporcionaron el capitan i piloto del vapor trasporte Fósforo, accion mui recomendada por el subdelegado marítimo de la localidad.

«FOSFORO.»

Pequeño vapor trasporte nacional, de hélice i construccion de fierro, al servicio del jefe del ejército de la Baja Frontera de Arauco, al mando de su capitan don Constantino Palacios, teniendo por piloto a don Félix Martinez Cruz.

El 20 de mayo a las 4 h. 45 p. m. dejó el fondeadero del Tomé con destino a la rada de Lota, con rumbo al O 15° N., horizonte cerrado i neblina tupida. Una hora despues, su capitan subia a la cubierta, no divisó la luz del faro, pero notó que una parte del horizonte era mui negro, ordenando en seguida: ¡todo a estribor! i atras!; pero en el mismo instan-

te chocó el buque contra las rocas, abriéndose la proa i llenándose de agua al momento.

El capitan i tripulantes trataron en el primer momento de tapar las vias de agua de la proa; pero todo fué inútil, por haberse abierto los fondos e inundado el buque.

Su capitan pidió ausilio disparando tres cañonazos, i envió un bote al Tomé con el contador para anunciar el siniestro.

En la mañana del dia siguiente llegó la autoridad marítima con tres lanchas para salvar la carga. cosa que se hizo i lograron salvar todo cuanto pertenecia al buque.

El gobernador marítimo de Talcaguano agrega que el Fósforo estaba encima de las rocas de la caleta de Las Chilcas, media milla al sur de la punta de la isla Quiriquina i a poca distancia al sur del faro.

Segun un oficio del gobernador civil de Coelemu, aseguró que la carga se habia salvado, como asimismo los pertrechos de la nave i sus útiles.

Se ordenó instruir un sumario indagatorio sobre las evidencias del naufrajio, sumario que no ha llegado hasta nosotros; pero nos es dado sospechar que la causa primera ha sido la suma confianza del capitan al bajar a su cámara a comer, cuando su buque aun no habia salido de la bahia de Concepcion, con tiempo fresco i oscuro. Tambien el piloto de guardia fué distraido o neglijente, no avisando al capitan cuando se cerró la tarde, sin ver la luz del faro de la isla Quiriquina.

«PAULITA.»

Goleta italiana, propiedad de don Pedro Peshein, al ancla en Valparaiso. Un fuerte viento del cuarto cuadrante que sopló el 12 de julio de 1870, le hizo garrar las anclas, dando al traves sobre la costa, donde fué despedazada. Su tripulacion salvó en tierra.

«AVENTURERO.»

Pequeño vapor nacional, al ancla en Valparaiso, se fué a pique el dia 12 de julio de 1870, por efecto del mismo temporal del cuarto cuadrante que echó a la costa la goleta Paulita.

«ANN NELSON.»

Barca norte-americana, varó en la playa del Almendral, por efecto del temporal de viento del cuarto cuadrante, que sopló el 12 de julio de 1870, inutilizándose.

«MARIA.»

Barca nacional, procedente del puerto del Corral, con un cargamento de carbon de piedra i 2,000 tablas de laurel i con destino a Iquique, capitan don Federico Punet, i catorce hombres de tripulacion i un pasajero. Encontrándose por los 32°30' de lat. S. i 73°40' de lonj. O., la barca comenzó a hacer mucha agua i en tanta abundancia, que fué imposible salvarla, yéndose a pique, en circunstancias que soplaba un fuerte temporal de viento del NO. el 10 de julio de 1870. Los náufragos salvaron en un pequeño bote de solo 18 pies de eslora i arribaron a la caletita llamada el Canelillo, de la costa del Algarrobo, a corta distancia del pueblo de este nombre.

Los náufragos de la Maria solo salvaron una brújula, un cuadrante i un farol i sin mas equipaje que lo encapillado. El dia 12 cojieron tierra ateridos de frio i de necesidad. El subdelegado de la comarca les suplió las necesidades i los dirijió a Valparaiso.

«ANA CRISTINA.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 286 toneladas de rejistro. Se fué a pique a la vista del puerto de Talcaguano el 23 de julio de 1870, a causa de una via de agua que no pudieron contener las bombas. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

«ROSALIA.»

Barca chilena, con un cargamento de frutos del pais, al ser remolcada desde la ria de Constitucion hácia el Océano, por su mal gobierno, no pudo seguir las inflecciones del canal i embistió en la costa el dia 18 de setiembre de 1870, de donde no fué posible sacarla, no obstante los esfuerzos del remolcador. El dia 22 fué totalmente destruido su casco. Se salvaron sus tripulantes i parte de la carga.

«JAPON.»

Fragata norte-americana, procedente de Liverpool, con un cargamento de carbon de piedra i con destino a San Francisco de California. Esta fragata habia salido de Liverpool el dia 23 de junio de 1870, capitan Evans i 24 tripulantes; se incendió el dia 26 de agosto del dicho año, en las cercanias del Cabo de Hornos. La barca inglesa CECILIA recojió a los náufragos i los condujo al puerto de Talcaguano, donde llegaron el 24 de octubre.

«VALPARAISO.»

Bergantin nacional, en viaje al puerto de San Antonio para tomar un cargamento de trigo que debia conducir

al Callao, consignado por don José Curletti, varó cerca de la desembocadura del rio Maipo a las 3 h. p. m. del dia 10 de octubre de 1870. Este buque, al verse empeñado en la costa, fondeó dos anclas, no obstante fué arrastrado sobre las rompientes de la costa.

La tripulacion salvó con alguna dificultad; dos marineros en un pequeño bote i otro por medio de un andarivel afianzado en tierra que se llevó de bordo con gran peligro, por una chalupa enviada por el jefe de la casa de don Gregorio Mira.

Los náufragos escaparon con solo lo encapillado, perdiéndose los equipajes. El buque se desfondó i fué inutilizado del todo.

«CINCINATO.»

Barca italiana, al mando del capitan Girolamo Zícaro, con un cargamento de guano i algodon, procedente del Callao i con destino a Jénova, se fué a pique el dia 30 de setiembre, por hacer mucha agua, a causa de haber sido mui maltratada por furiosos temporales, en 45° 59' de lat. S. i 79° 49' de lonj. O. de Paris.

El buque era de propiedad de los señores Fracinetti Hermanos, de Jénova. La tripulacion salvó en una lancha i un bote, i despues de 5 dias de navegacion llegaron al archipiélago de los Chonos, donde hallaron en lat. 45° 45' S. a la balandra VICTORIA ANDRADE, que se dirija a Tres Montes con jente i víveres para cortar maderas. Este buquecito, a solicitud de don Girolamo Zícaro, condujo a los náufragos al puerto de Ancud, perdiendo la lancha que llevaban a remolque, por efecto de la mucha mar. El capitan, oficiales i tripulantes fueron en ese puerto hospedados convenientemente.

UNA BALANDRA

En la noche del 17 de octubre de 1870, naufragó en la costa llamada de Molinos, en viaje al puerto de Ancud, una

balandra cargada con frutos de Chiloé, de propiedad de varios dueños que iban en ella, con la pérdida de una mujer, que sucumbió entre las embravecidas olas.'

1871

«GARONE».

Barca nacional del porte de 317 toneladas de rejistro. Se fué a pique en alta mar a causa de una via de agua, que no pudieron contener las bombas, el dia 18 de enero de 1871. La tripulacion salvó en los botes de la barca.

«PUCHOCO.»

Barca nacional del porte de 302 toneladas de rejistro, propiedad de don Guillermo Délano de Concepcion. Este buque salió de Valparaiso el 14 de marzo de 1871 en lastre, i destino al puerto de Corral; i el dia 24 del mismo mes, hallándose el buque cerca de tierra i envuelto por una neblina mui densa, con viento del norte i la mar mui ajitada, su capitan fondeó su buque en 19 brazas de agua, con dos anclas.

Al dia siguiente se declaró un récio temporal del NO. i a a las 5 h. 30. p. m. le faltaron las cadenas i la PUCHOCO se fué a la costa llamada de Gualpen, donde se hizo pedazos.

El capitan i los tripulantes salvaron en tierra i se dirijieron a Talcaguano.

«MATIAS SALVINIUS.»

Barca salvadoreña, del porte de 242 toneladas de rejistro, propiedad de los señores Gervasoni Hermanos de Valparaiso, salió de Coronel en lastre i con destino a Arauco, donde debia tomar un cargamento de cáscara de lingue, que de allí se esporta por el rio Carampangue, i en la misma noche del

18 de abril de 1871, fué arrojada a la costa por frente a la ciudad, a impulso de un fuerte chubasco de viento norte. La barca sufrió pérdida total, pero no hubo víctimas.

«AMERICA.»

Fragata francesa, en viaje de Burdeos para Valparaiso, naufragó en las islas Greves, al sur de la Tierra del Fuego, el dia 24 de febrero de 1871, con la pérdida de un hombre. La tripulacion salvó en los botes de la nave, i despues de 38 dias de estadia en dichas islas, arribaron a Punta Arenas de Magallanes, donde fueron atendidos.

«ARAUCO.»

Vapor trasporte de la armada de Chile, en viaje de Mejillones del Sur para Valparaiso, despues de una larga estacion militar en aquel puerto, varó en la Playa de Viña del Mar, al amanecer del 12 de mayo de 1871, para no volver a flotar.

El ARAUCO era un buque de madera, del porte de 1.400 toneladas de rejistro, 600 caballos de fuerza, que habia sido construido en un astillero de los Estados Unidos de América. Lo compró un ajente del Gobierno de Chile en Philadelfia, bajo el nombre de NE-SHAM-NOCK el 9 de junio de 1866. Los chuscos i conocedores del barco, lo habian denominado EL MELON, por su aspecto de voluminoso carcaman i su inutilidad, no ménos que por un fundo de campo de ese nombre no lejano a la comarca en que naufragó, i aludiendo a su comprador: el ajente, i no al Gobierno.

El Mercurio del 14 de mayo de ese año, diario de Valparaiso, dice a propósito del naufrajio:

«Hasta aquí lo que se sabe es que desde el dia anterior venian envueltos en una densa neblina, i que cuando creian navegar rumbo al faro i a 10 millas por lo ménos distante de Valparaiso, se encontraron con la playa de Viña del Mar.»

Y a propósito del mal estado del Araucó, dice el mismo diario:

«En las primeras horas del naufrajio, salió a prestarle ausilio la corbeta Chacabuco, pero casi inútilmente, porque nos dicen que apénas tocó el fondo, se rompió la parte de popa o el codaste, que era la mas débil de dicho buque i por cuya causa ya se estaba pensando en desarmarlo.»

De las investigaciones que se practicaron para averiguar las causales del naufrajio i el grado de culpabilidad de su comandante i oficiales, el consejo de guerra declaró culpable al comandante, capitan de corbeta don Santiago Hudson, mas como éste apelase al tribunal superior, fué absuelto de toda culpa.

Es el caso de decir aquí que los miembros de los consejos de guerra para entender en fallos marítimos, eran, por aquellos años, mas fiscalizadores que jueces, deseando siempre hallar culpables a los desgraciados, sin aceptar causas atenuantes, miéntras no se hallaban sobre el banquillo de los acusados. Esto era cruel por demas, olvidándose de sí mismos, hasta el punto de creer tambien infalibles los imperfectos compaces de esos tiempos, del punto de la nave, las irregularidades de las corrientes litorales i demas causales, que suelen motivar un siniestro en la boca del puerto del destino, con fuerte cerrazon, como ocurria en el momento de la recalada.

¡Cuántas lecciones humanitarias i de conciencia nos dan los fallos de las cortes navales inglesas, al juzgar las evidencias que motivan los naufrajios de los barcos que cargan su bandera! La tendencia jeneral está siempre de parte del desgraciado, a quien no se supone dolo alguno; pero en Chile, como en otras partes, hai un dicho tan vulgar como mezquino: «al desgraciado, aplastarlo!

«INES I JUANITA.»

Barca nicaragüense del porte de 275 toneladas de rejistro, en viaje del puerto del Tomé para el Callao, con un carga-

mento de carbon de piedra, naufragó a las 9 h. p. m. del dia 4 de junio de 1871, en la costa O. de la punta N. de la isla Quiriquina. Afuera de esta isla la cojió inopinadamente, una calma chicha, con marejada i corriente fuerte del O., i no obstante el ausilio de seis botes que la remolcaban, chocó en las rocas con tal fuerza, que se fué a pique inmediatamente.

Los náufragos salvaron en los botes, i se dirijieron a Talcaguano.

«TRES AMIGOS.»

Bergantin salvadoreño, propiedad de don Anjel Rosales, en viaje de Centro América para Valparaiso, con un cargamento de café i maderas, se fué a pique mar afuera, por frente a la punta Tumbez. Los náufragos salvaron en los botes i arribaron a Talcaguano, en fines de junio de 1871.

«VIRJILIO.»

Barca salvadoreña, que naufragó en el canal de la isla Tenglo (Puerto Montt) el dia 16 de julio de 1871, destruyéndose por completo a causa del mal estado de su casco.

La mayor parte de los buques que hacen el cabotaje en Chile, mui especialmente los destinados a cargar maderas en las costas de Valdivia, Llanquihue i Chiloé, son todos aquellos desahuciados para los demas servicios, i es por esto que no es de estrañarse que al varar en aguas tranquilas, se desguasen, inutilizándose por completo. A esto se debe en gran parte el número de siniestros totales que suceden todos los años o que desaparecen en alta mar.

«CARMELITA.»

Balandra nacional, propiedad de los señores Shülcke i Compañia de Valdivia, al ancla en el puerto del Corral. Un fuerte

temporal de viento del NO. la echó sobre la costa de la isla Mancera el 14 de julio de 1871, donde se hizo pedazos. Esta balandra estaba cargada con cueros de vaca, destinados a las curtidurias de Valdivia.

«CARL OTTO.»

Goleta nacional, propiedad de don Augusto Kaphengat, de Valdivia. Estando al ancla en el puerto del Corral, el temporal de viento NO. que sopló el 14 de julio de 1871, la echó a la costa de la isla Mancera, donde fué inutilizada. No hubo pérdida de vidas.

UNA BALANDRA.

El 31 de julio de 1871 naufragó una balandra, propiedad de don Antonio Yañez, con un cargamento de maderas, en el lugar llamado Morro Blanco. Procedia del rio Maullin i con destino al puerto de Ancud, con un fuerte viento del N. que le llevó la vela mayor, por lo que se vió obligada a fondear una ancla; pero con tan mala suerte, que se le fué la cadena por el chicote. Fondeó la segunda ancla; mas, no creyéndose seguro con ella, por la mucha mar i viento, el patron Juan Gomez i los marineros Juan Barría i Antonio Angal se embarcaron en el bote para ganar la tierra i zozobraron, pereciendo ahogados. La balandra dió al traves sobre la costa, destruyéndose, salvando en tierra los cinco marineros restantes.

«RUBIO.»

Bergantin nacional, del porte de 212 toneladas de rejistro, en viaje al sur i haciendo mucha agua, por falta de carena, arribó al puerto Flamenco, donde fué abandonado el dia 13 de octubre de 1871, perdiéndose totalmente.

«CUBANO.»

Bergantin salvadoreño, del porte de 264 toneladas de rejistro, de propiedad de los señores Bustos Hermanos. En viaje de Coronel para Lota, dió al traves en Lotilla, haciéndose pedazos el dia 30 de octubre de 1871. Conducia un cargamento de metales de cobre.

«LUDOMINIA.»

Barca guatemalteca, del porte de 251 toneladas de rejistro, hallándose a la carga en la rada de Lebu, un fuerte viento del cuarto cuadrante le hizo garrar sus anclas i dar al traves sobre la costa, donde fué destrozada por el mar el dia 14 de noviembre de 1871. Los náufragos salvaron en los botes, trasbordándose a los demas buques surtos en la rada.

1872

«EMELINA.»

Goleta nicaragüense, del porte de 98 toneladas de rejistro. Hallándose al ancla en la rada de Valparaiso, sufrió una colision con la barca británica MAGUET, que entraba al puerto, yéndose a pique con motivo de las averias que esperimentó el 1.° de enero de 1872.

La EMELINA era propiedad del señor Peede, de Lota, i estaba cargada con ejes de cobre i una cierta cantidad de pólvora.

«ROSA.»

Goleta guatemalteca, del porte de 192 toneladas de rejistro. Estando al ancla en el golfo de Arauco, garraron sus anclas

a impulso de un fuerte viento del cuarto cuadrante i dió en tierra, donde fué destruida el dia 9 de abril de 2872. No hubo pérdida de vidas.

«MAULE.»

(SEGUNDO MAULE.)

Vapor remolcador, de propiedad del Gobierno de Chile i destinado al servicio de la ria de Constitucion. Habia sido construido en 1856 i tenia 100 caballos de fuerza.

Hallándose al servicio del jefe de la Baja Frontera de Arauco, fué enviado al rio Imperial, donde tenia costumbre de entrar; pero esta vez lo hizo con tan mala fortuna, que despues de salvar la barra, encalló en la costa de Cholchol. En el primer momento se creyó poder ponerlo a flote, para lo cual se hicieron todos los esfuerzos posibles; pero no pudo lograrse su salvamento con motivo del acumulamiento de las arenas i de los cambios bruscos i estraordinarios que se esperimentaron en la boca del rio Imperial de una marea a la otra. Hubo, pues, que abandonarlo, despues de haber salvado i puesto en seguridad cuanto fué dable estraer.

Sometido su capitan, el holandes don Pedro Frederichsen, al correspondiente juicio de investigacion, el tribunal lo absolvió de toda responsabilidad. El encallamiento i pérdida del vapor MAULE, tuvo lugar el 20 de setiembre de 1872, sin tener que lamentar víctimas.

Le hemos dado a este buque el nombre de 2.° MAULE, para distinguirlo de otro MAULE, tambien remolcador, naufragado en la boca del rio Budi el dia 22 de marzo de 1855, i por ser como aquél, remolcador del rio de su nombre.

«JULIO MARTIN.»

Fragata salvadoreña, capitan Guillermo London, con un cargamento de maderas, procedente de Puerto Montt i des-

tino a los puertos del N. de la República. Navegando en el golfo de Ancud, fué arrastrada al S. por un viento del N. i chocó en el rodal roqueño de Pumulmun, i zafa de éste se la llevó a varar en la dársena de Huiti, donde fué abandonada por el mal estado de sus fondos el 19 de enero de 1872.

La JULIO MARTIN era un buque viejo i falto de carena, como la mayor parte de las naves que se ocupan del trasporte de maderas en las aguas del S. de Chile.

«VALPARAISO.»

Vapor de fierro de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en las Aguas del Pacífico. (P. S. N. C.). En viaje de Puerto Montt para Valparaiso i puertos intermedios, encalló en las rocas de la isla Lagartija, donde se abrieron sus fondos i se perdió totalmente el dia 5 de febrero de 1872. No hubo víctimas, pero se perdió parte de la carga.

El vapor VALPARAISO en su viaje anterior a Puerto Montt, piloteado por un práctico de Ancud, chocó con el costado de babor contra la roca mas oriental del arrecife de Pugueñun, hundiéndose una cuaderna, pero sin mayor averia. A su regreso el capitan no quiso tomar práctico, por creerse bastante conocedor de los pasos cuidadosos de los canales entre Puerto Montt i Ancud; pero descuidando probablemente la edad de la marea, cosa que los prácticos locales no desatienden jamas, como medio de seguir la ruta mas corta, encalló en el rodal citado, a média marea vaciante, por lo que el casco del VALPARAISO se clavó sobre las rocas, para no volver a flotar, no obstante los ausilios que se le prestaron.

El choque del vapor contra la roca de Pugueñun fué debido a que pasando el VALPARAISO por el canalizo que forma dicha roca con la punta de arena del mismo nombre, la influenció la reveza que allí se forma, desviándolo del canal. La marea se hallaba a medio repunte i la corriente arrastraba con mucha fuerza. Este paso es cuidadoso para los buques de calado i mui especialmente a média marea.

«BOGOTA.»

Fragata británica, con un cargamento de trigo tomado en la rada de Curanipe, destinado a Liverpool, dejó el surjidero; pero soplándole viento contrario el dia 22 de febrero de 1872, dió en la costa, perdiéndose totalmente. No hubo víctimas, pero se perdió la mayor parte del cargamento.

«ELISA.»

Barca alemana, en viaje del puerto de Melinka, para el de Iquique, con un cargamento de durmientes para la línea férrea, entrando con calma al puerto de su destino, encalló en las rocas de la isla Serrano, perdiéndose totalmente, a fines de febrero de 1872. Como el cargamento quedó a flote, fué posible conducirlo á tierra. Nó hubo víctimas.

«ROSETTA.»

Barca británica del porte de 365 toneladas de rejistro, con cargamento de 13,000 quintales de cobre, de Valparaiso para Inglaterra. Por soplarle un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante en el mes de junio de 1872, se guareció al socaire de la isla Mocha, para reparar averias; pero al jirar el viento al SO., dió en la costa, donde se inutilizó totalmente, el dia 8 del mes citado.

«DOVER CASTLE.»

Vapor británico, del porte de 1,582 toneladas de rejistro, fletado en Inglaterra por la Compañia Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), entró el 27 de julio a

la bahia de Coquimbo a las 9 h. a. m., por arribada forzosa, despues de 11 dias de viaje desde su salida del Callao.

Del Perú traia 200 toneladas de azúcar i pacas de algodon. Habia tocado en Antofagasta, Caldera i Carrizal Bajo, completando así su cargamento para Inglaterra, compuesto de minerales de plata i ejes de cobre, embarcados en los dos últimos puertos.

Dos horas despues de haber salido el Dover Castle de Carrizal se percibió el principio de un incendio en la bodega de proa, en la carga de pacas de algodon. Parece que en esos momentos el capitan Smith procuró estinguir el fuego, sin lograr su objeto, determinando entónces entrar a Coquimbo. Inmediatamente fué ausiliado por la tripulacion de la fragata de guerra de S. M. B. Zealous, poniendo a su servicio dos bombas, ademas de otra que funcionaba en el vapor incendiado; pero todos los esfuerzos fueron inútiles; el fuego, aunque lento al principio, iba ejerciendo su terrible poder desvastador.

Vários esforzados marineros, que bajaron a la bodega envueltos en frazadas de lana para combatir el fuego, o por lo ménos para dar una idea de su estension, fueron sacados casi asfixiados i sin conocimiento. En seguida se procedió a cerrar las escotillas i aislar de alguna manera el resto del vapor, inundándolo de agua por medio de bombas, baldes i al mismo tiempo remolcándolo hácia la playa, para que no imperfeccionase allí el fondeadero al irse a pique, i como único arbitrio de salvamento. Los fuegos de las máquinas habian sido apagados, quedando el Dover Castle sin gobierno.

Era un espectáculo conmovedor el ver a las 2 h. p. m. al capitan paseándose sobre cubierta cerca de la chimenea; el humo saliendo en abundancia de la proa; las bombas funcionaban sin éxito, los oficiales i marimeros, en número de 70, sin saber positivamente qué hacer; los ausiliares de la Zealous, dando órdenes i remolcando el vapor con dos lanchas tripuladas por 50 hombres, ayudados de algunos chilenos; el que arrojaba la sonda, con la piola en la mano, semejaba una

estátua de hierro; el agua que estaba en contacto con las planchas candentes producia el chirrido de la sarten puesta al fuego.

Se mandó, pues, echar al agua lanchas, i entónces observamos algun desórden en las maniobras; las piezas de madera que no cedian fácilmente, eran destrozadas por el hacha i el martillo; los marineros daban órdenes tambien. Al fin, la maniobra terminó i salvaron lanchas, remos i equipajes.

A las 5 h. de la tarde el vapor estaba varado en la playa; a las 7 h. desembarcó la mitad de la tripulacion, incluso el capitan, a las doce estaba abrazada en llamas la cubierta de proa, i media hora despues ardia el velámen del palo de trinquete, derrumbándose éste i arrastrando en su caida la mitad del otro mastelero de popa e iluminando todo el puerto.

El fuego continuó i al dia siguiente 28 a la 1 h. de la tarde quedaba solo el casco convertido en estensa hoguera.

Nadie habia perecido. El vapor estaba asegurado en 400,000 pesos, i se esperaba salvar la plata i el cobre.

«MARGARITA.»

Barca guatemalteca, del porte de 276 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Lebu para el de Papudo, con un cargamento de 495 toneladas de carbon de piedra. El dia 10 de agosto de 1872, a las 11 h. p. m. dió al traves sobre la costa occidental de la isla Santa Maria, perdiéndose totalmente. Salvó el capitan, el contramaestre i dos marineros. Perecieron en las rompientes de la isla seis marineros.

Las informaciones que se han tenido a la vista, nada dicen sobre las evidencias de ese siniestro.

«GEORGE I HENRY.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 342 toneladas de rejistro, propiedad de don Guillermo Feliú. Es-

tando al ancla en la rada de Tomé, el dia 14 de agosto de 1872, dió a la banda i se fué a pique.

El siniestro fué ocasionado por haberle pegado un fuerte chubasco de viento del O., en circunstancias de no tener lastre a su bordo, para recibir carga. Los botes de la SALVADOR VIAL salvaron a los náufragos i tambien algunos objetos de la GEORGE I HENRY.

«GOLDON HYDEN.»

Fragata de los Estados Unidos de América, en viaje del Atlántico al Pacífico, con un cargamento surtido. Con malos tiempos del O. perdió el timon i fué a naufragar en la isla Charles, al E. de la Tierra del Fuego, el 24 de junio de 1872. Hubo siete hombres ahogados i los sobrevivientes permanecieron en los botes por 48 dias, ántes de poder llegar a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes.

Durante tan larga peregrinacion en el corazon del invierno, perecieron cinco hombres mas a causa del frio i de las privaciones infinitas que tuvieron que esperimentar en una comarca tan procelosa como inclemente.

«TOME.»

Vapor guatemalteco del porte de 181 toneladas de rejistro. Saliendo de la ria de Constitucion el dia 17 de agosto de 1872, con un cargamento de frutos del pais, el práctico, cumpliendo con su deber, lo dirijió al canal de la barra, donde al cruzarla, recibió fuertes golpes de mar que le rompieron una pieza de la máquina, imposibilitándola en el acto para funcionar. Este accidente fué lo que en pocos momentos lo condujo a la playa, varándolo en los bancos del norte a una distancia considerable de tierra.

Referir la ansiedad que dominaba al gran número de espectadores en aquel momento, seria por demas inútil: baste

solo pensar que la tripulacion i pasajeros no podian entrar a la cámara por estar ésta invadida por el agua, teniendo que estar sobre cubierta, soportando los contínuos embates de las olas de un mar embravecido i ajitado, que barria todo lo que encontraba a su paso. En esta terrible situacion han tenido que pasar 4 horas de una mortal agonia, temiendo a cada momento ser arrastrados por los repetidos golpes de un mar que ya se habia llevado consigo a uno de los marineros, para no volverse a ver mas.

Los lamentos, los gritos que les arrancaba la desesperacion i la absoluta carencia de embarcaciones apropiadas para salvarlos, era cosa que desesperaba, teniendo que mirar en la inaccion el momento supremo, en que todas aquellas víctimas debian desaparecer para siempre, sin esperanza alguna de salvacion, pues la rápida corriente que se dirijia al norte hacia imposible casi ganar la orilla.

Tan pronto como fué posible, don Juan Denzer, práctico del puerto, se dirijió con intrepidez en la salvadora, pretendiendo aproximarse al vapor, pero la seguridad del inútil sacrificio de su vida i la de los bogadores, lo obligó a permanecer a una distancia prudente, sin poder prestar en aquel momento ausilio alguno, teniendo que retirarse poco despues para volver de nuevo al peligro.

A las 11 h. p. m., en medio de una espesa neblina, que hacia mas desesperante la situacion de los náufragos i espectadores, el señor Denzer, ayudado por vários caballeros, lograba poder botar al mar la salvadora, habiéndola conducido por tierra a la playa de Quivolgo, no ya con todos los marineros de ésta, sino con jente escojida entre los pescadores, que acostumbrados a desafiar los peligros del mar en su ingrata profesion aceptaban con orgullo el honroso cargo de salvar la vida a mas de 21 desgraciados. Animados, pues, por el noble ejemplo del señor Denzer, se ponen a la lucha con las incesantes olas, que les disputan palmo a palmo el camino, i que por momentos parecieron sumerjirlo en el abismo con su débil e insegura embarcacion. La constancia lo pudo todo, logrando llegar al costado del vapor, sal-

vando 19 individuos i teniendo para ello que hacer tres viajes, para no zozobrar con tan preciosa carga.

Tan oportuno fué el momento elejido, que, una hora despues el casco del vapor era dividido por mitad, perdiéndose carga i equipajes.

Actos como éstos deben empeñar la gratitud de un pueblo entero, pues los salvadores habian jugado su vida al azar, sin otra ambicion que el interes de arrebatar a la muerte tan importante presa.

«JOSEFINA.»

Pailebot chileno, del porte de 61 toneladas de rejistro. Al entrar a la ria de Constitucion el dia 30 de agosto de 1872, zozobró por frente a la piedra de los Lobos, perdiéndose totalmente. Murieron ahogados el capitan i la tripulacion, compuesta de cinco hombres.

«RICARDO.»

Barca nicaragüense, propiedad de la Sociedad de Maderas i Buques de Valparaiso. Salió del puerto de Ancud el dia 20 de julio de 1872, con un cargamento de maderas i con destino a Valparaiso; pero 31 horas mas tarde volvia de arribada al puerto de partida, por hacer mucha agua, i hasta tal punto, que la tripulacion obligó al capitan Scheapel a arribar. Ese mismo dia habia una densa neblina i el buque fué a naufragar en la punta Ahui, sufriendo su pérdida total. No hubo víctimas.

«DEVA.»

Fragata británica, del porte de 763 toneladas de rejistro, con un cargamento surtido mui valioso, consignado a la casa Sawers Ducan i C.ª Habia entrado al puerto de Valparaiso el dia 28 de julio de 1872. Un fuerte viento del cuarto cua-

drante que sopló el dia 10 de agosto hizo faltar las amarras al vapor frances Ville de Bordeaux, i enredándose su hélice, no pudo funcionar la máquina, quedando al garete: chocó primero con la barca británica Deva, dándole con la proa, partiéndola en dos pedazos, i se fué a pique, pereciendo el piloto 1.° M. David Duncan, el 2.° M. Pascode; 3 marineros, que fueron John Emmett, John Seaby i Louis Chester, i el carpintero, cuyo nombre no se recuerda.

Los demas náufragos fueron salvados en botes ausiliadores.

Del cargamento de la Deva, solo se habia desembarcado una parte.

«PASCUALITA.»

Bergantin nacional, del porte de 122 toneladas de rejistro, al ancla en Valparaiso, procedente de Constitucion, con un cargamento de frutos del pais a su bordo. El fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 10 de agosto de 1872 en Valparaiso, hizo faltar las amarras al vapor frances Ville de Bourdeaux i embistió a la fragata británica Deva, que echó a pique, i en seguida con el bergantin Paulita, que tambien echó a pique con su cargamento, pereciendo un niño que se hallaba a su bordo.

El Pascualita pertenecia a la casa de Cerveró i C.ª de Valparaiso.

«LASTENIA ANDRADE.»

Barca chilena, al mando del capitan don E. Lorenztzen, perteneciente a la Compañia de Maderas i Buques de Valparaiso. Esta barca varó en la playa de Chauman (al N. de Chiloé) el dia 7 de agosto de 1872, con motivo de un fuerte temporal de viento N.

No hubo víctimas, porque una ola jigantesca la echó tan a tierra, que quedó en seco.

Las informaciones que se han podido consultar no dan detalle alguno del siniestro.

«DANTE.»

Barca guatemalteca, propiedad de los señores Gervasoni Hermanos, de Valparaiso, en viaje de Pisagua a Puerto Montt, al mando del capitan London, se perdió el 8 de agosto de 1872 a cosa de 35 millas al NO. de la isla Grande de Chiloé, a los 30 dias de navegacion. El buque hacia mucha agua, que no podian agotar las bombas, por lo que el capitan hizo embarcar su jente en dos botes i abandonó la DANTE. momentos ántes de que el buque se fuese a pique, llegando al puerto de Ancud dos dias despues. El buque navegaba en lastre.

«CACHAPOAL.»

Pequeño vapor nacional, del porte de 42 toneladas de rejistro, de propiedad de don Enrique Concha i Toro, en viaje del rio Rapel para el puerto de San Antonio, tocó réciamente en la barra del rio, abriéndose los fondos, por lo que se vió obligado a varar en la costa i no irse a pique.

Salvaron pasajeros i tripulantes, perdiéndose la carga i el buque el dia 28 de agosto de 1872.

«MARIA GODARD.»

Lugre holandes, que naufragó en la costa oriental de Patagonia, cerca del rio Gallegos, el dia 10 de agosto de 1872. Las informaciones que se han tenido a la vista no dan detalle alguno respecto a las evidencias de este siniestro.

«VOLADORA.»

Balandra arjentina, que fué encontrada náufraga en la isla Isabel del Estrecho de Magallanes, el dia 12 de octubre de

1872. La tripulacion, que se componia de tres individuos, habia desaparecido sin saberse de su suerte, i es probable que la recojiese alguna de las embarcaciones pescadoras que frecuentan esos lugares i que viajan constantemente entre la Tierra del Fuego i Punta Arenas de Magallanes, punto céntrico a que obedecen.

Las informaciones consultadas no adelantan nada sobre este siniestro.

«TRES HERMANAS.»

Pailebot nacional, del porte de 40 toneladas de rejistro, perteneciente a don Enrique Coñan, de Valdivia, que naufragó en la boca del rio Queuli, el dia 15 de octubre de 1872, a causa de una braveza de mar que se esperimentó en aquella costa. Los náufragos salvaron en tierra.

«FOSFORO O RIO BUENO.»

Pequeño vapor arjentino, del tráfico de los rios Valdivia i Bueno. En viaje del puerto de Trumag para el de Corral, naufragó al salvar la barra del Rio Bueno, sufriendo pérdida total de su cargamento de cebada, trigo i suelas i pereciendo ahogados dos hombres. El siniestro ocurrió el dia 24 de octubre de 1872, a las 5 h. p. m.

«CORREO DE LEBU.»

Fragata guatemalteca, del porte de 427 toneladas de rejistro, al ancla en la rada de Lebu: un temporal de viento del cuarto cuadrante la hizo garrar las anclas e irse sobre la costa el dia 14 de noviembre de 1872. La fragata fué inutilizada. Las informaciones no arrojan mas luz sobre este siniestro; pero consta que se fué a tierra el mismo dia que la barca NEPTUNO.

«NEPTUNO.»

Barca guatemalteca, del porte de 333 toneladas de rejistro, al ancla en la rada de Lebu, donde tomaba un cargamento de carbon de piedra. Un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, que sopló el dia 14 de noviembre de 1872, le hizo garrar sus anclas i se fué a la costa, donde fué destrozada junto con la fragata Correo de Lebu i la barca Jane.

«JANE.»

Barca nicaragüense, del porte de 330 toneladas de rejistro, a la carga en Lebu, donde tomaba un cargamento de carbon de piedra, fué echada a la costa por el temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 14 de noviembre de 1872, donde se hizo pedazos, simultáneamente con la fragata Correo de Lebu i la barca Neptuno.

«JAMES W. ELWELL.»

Barca inglesa, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje del Atlántico al Pacífico, se incendió al doblar el Cabo de Hornos i hubo necesidad de abandonarla el dia 15 de diciembre de 1872, a 15 millas al O. del cabo Pilares. La tripulacion salvó en los botes de la nave; pero ántes de llegar a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes, donde se dirijian, habian perecido nueve hombres a consecuencia de las privaciones, salvándose tan solo el capitan, un marinero i una mujer. Los náufragos fueron atendidos en la colonia chilena.

«VAYARI.»

Barca inglesa, procedente de Europa i con destino al Pacífico, que naufragó en el estrecho de Le Maire, ignorándose

la fecha del siniestro; pero se sabe ocurrió en 1872. Este naufrajio, como muchos otros, pasan ignorados. Los náufragos fueron recojidos por otra nave i conducidos al primer puerto de arribada.

«RESERVE.»

Fragata francesa, procedente de Newcastle, con un cargamento de carbon de piedra i con destino al Callao, por cuenta de la Compañia Transatlántica. Asaltada por un huracan en el Cabo de Hornos el dia 5 de octubre de 1872, perdió la obra muerta, quedando en situacion de no poder resistir su viaje. La fragata noruega HEIDERU la encontró yéndose a pique i recojió a su bordo 18 tripulantes, quedando a bordo del buque náufrago, su capitan, el primer piloto i 4 hombres mas, los que se cree perecieron.

1873

«POCAHONTAS.»

Vapor remolcador nacional, de 89 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Valparaiso para la ria de Constitucion, con carga i pasajeros, capitan don Tomas King, i dueño la Compañia Nacional de Remolcadores, chocó en una roca del cabo Topocalma, a las 2 h. a. m. del dia 10 de enero de 1873, en medio de una espesa neblina, comenzando a hacer mucha agua. Se puso rumbo al puerto de salida o a otro punto inmediato; mas, como engruesase la mar i soplase fuerte viento del SO. i no gobernase el vapor, a las 8 h. p. m. alistaron los botes, i embarcando en ellos a los pasajeros i tripulantes, se dirijieron al puerto de San Antonio, donde llegaron a las 7 h. p. m. del mismo dia. El POCAHONTAS se fué a pique poco despues de haber sido abandonado. No hubo pérdida de vidas.

«ANJELINA.»

Barca guatemalteca, propiedad de los señores Ovalle i Rioseco, hallándose surta en la rada de Lebu, le faltaron las amarras en la noche del 24 al 25 de junio de 1873 i se fué a la costa, donde se hizo pedazos a impulso de un fuerte temporal de viento del O. Los náufragos salvaron en tierra.

«VICTORIA.»

Vapor chileno, del porte de 191.34 toneladas de rejistro, propiedad de don José Cordero, capitan Ureta, que naufragó en la boca de Pullalli, en el mes de abril de 1873, costa de Aconcagua. Las informaciones que han llegado hasta nosotros no adelantan nada respecto a las evidencias de este siniestro.

«GUILLERMO.»

Pailebot nacional, del porte de 49.6 toneladas de rejistro, propiedad de don Miguel Asencio i capitan don Otto Klais. Naufragó el dia 28 de abril de 1873, cerca de la rada de Curanipe. La pérdida fué total, pero salvaron todos los náufragos. Las informaciones que han llegado hasta nosotros no aumentan nada los pormenores de este siniestro.

CINCO BALANDRAS.

A fines del mes de mayo de 1873, sufrieron pérdida total en los canales del archipiélago de Chiloé, cargadas con víveres, 5 balandras, destinadas al abasto de los pueblos de Puerto Montt i Ancud, escapando mui pocos de los tripulantes i pasajeros i pereciendo los restantes en número de mas de 25 personas.

Tales siniestros, por desgracia, mui frecuentes en aquellos parajes, se deben al atrevimiento de los hijos de Chiloé, i a veces a la falta de prudencia para correr los canales con malos tiempos, i aun de noche, sin el ausilio de la brújula, se dejan llevar por su instinto i sus conocimientos prácticos.

La estadística de los siniestros marítimos en el archipiélago no se conoce aun i su investigacion es por demas incierta, pero se sabe que los naufrajios son numerosos todos los años.

«AGUILA.»

Goleta nacional, del porte de 45.12 toneladas de rejistro, propiedad de los señores A. Valeriano i J. Mecena de Constitucion, capitan Lirensen. Procedia de Valparaiso i con escala en Tomé, con un cargamento de pólvora. Pasó la barra del Maule a las 3 h. p. m. del dia 4 de julio de 1873, pero como le faltase el viento i no pudiese vencer la corriente del rio, ni fuese bastante el remolque que le dió la SALVADORA, dió en la punta de Quivolgo, donde varó una hora mas tarde, para no salir mas. Se rompieron los fondos, se llenó de agua i al dia siguiente amaneció destrozada por el mar.

El vapor remolcador INDEPENDENCIA se hallaba listo para remolcar buques hacia afuera de la barra, pero cuando se le anunció el peligro en que estaba la AGUILA, ya tenia empeñada al ZARAH, i se dirijió afuera. A su vuelta el ausilio del remolcador era inútil.

La goleta AGUILA habia sido construida en Constitucion, i cuando varó en la playa de Quivolgo, sobre arena, se rompieron sus fondos, por hallarse en mui mal estado.

«UNION.»

Barca norte-americana, perteneciente a la Compañia de la Bola Blanca, con destino al puerto de Coronel, naufragó en la costa de Carampangue el dia 3 de agosto de 1873, perdiéndose totalmente.

Segun las informaciones, la barca no pudo tomar el puerto de su destino a causa de un fuerte temporal de viento N. que la batia. La mandaba el capitan don Pedro Rahausen, que pereció en el naufrajio: murió tambien su señora i una cuñada que iba de pasajera. Salvó el piloto, el contramaestre, un marinero i un mozo. Perecieron tambien 7 de los tripulantes.

«LACAO.»

Barca nicaragüense, del porte de 400 toneladas de rejistro, de propiedad de don Pedro Orbeta de Valparaiso. Este buque salió del puerto de Coronel con destino a Valparaiso, conduciendo un cargamento de carbon de piedra el dia 8 de julio de 1873. Durante el viaje sufrió un fuerte temporal de viento del NO. i las olas le llevaron la mayor parte de la obra muerta.

El dia 1.° de agosto, a las 10 h. de la noche se vió la tierra inopinadamente, lo que causó gran sorpresa, porque el capitan se creia estar a 50 millas de la costa. Se viró inmediatamente de la vuelta de fuera; pero la marejada arrastró a la barca hácia la playa, varando en ella a las 12 de la noche, sobre un banco de arena distante 100 metros de tierra, quedando en posicion paralela a la costa.

Una grande ola le llevó la lancha i la cocina, una segunda arrastró al cocinero i al contramaestre, i despues de sufrir aquél algunos encontrones contra el costado de la barca, pudo cojer un remo, merced al cual le fué posible salvar, llegando a la playa algo maltratado. En ésta esperó algun tiempo a sus compañeros de naufrajio, pero inútilmente, porque nadie apareció.

A la mañana siguiente se vió en la playa gran número de fragmentos de la barca Lacao, i el cocinero supo hallarse en la costa de Huenchullamí, ocho leguas al N. de Constitucion, i los cadáveres del capitan i su señora, pero ningun otro, convenciéndose de ser el único sobreviviente de la catástrofe;

se llamaba Francisco Suarez, era ecuatoriano i cocinero de la Lacao.

Los muertos fueron: don Antonio Avendaño, capitan, i su esposa doña Domitila Espinosa; don Agustin Touts Saints, piloto; Antonio Espinosa, contramaestre; Pedro Ruiz, mayordomo; Sebastian Pozo, Tomas Mariel, Santiago Smith i Santiago N., marineros.

El naufrajio de la Lacao tuvo lugar en el mismo punto en que ocurrió el del navio español Oriflama, en la noche del 24 de febrero de 1770, del cual no salvó alma viviente.

«CHARLOTTE.»

Barca británica, del porte de 590 toneladas de rejistro, capitan William Martens, en viaje de Liverpool para Valparaiso, con un cargamento de mercaderias surtido, consignado a la casa de Jewston Edmonson. Este buque naufragó cerca de la desembocadura del rio Maule en el mes de setiembre de 1873.

El 2.° piloto fué arrebatado por una ola i se ahogó. El resto de la tripulacion se salvó. La pérdida de este buque se atribuyó a un rumbo equivocado, pues cuando el capitan conoció su error, era ya demasiado tarde para virar de la vuelta de afuera.

La carga de la Charlotte sufrió poco en el naufrajio, segun se dijo por entónces, pero la barca fué destruida.

«OCEANO EMPRESS.»

Fragata británica, en viaje del puerto del Callao para los de Francia, con un cargamento de 100 toneladas de guano de las islas Chinchas, consignado a la casa de Dreyfus Hermanos. Durante el viaje i hallándose por los 48° de lat. S., esperimentó un récio temporal, comenzando la fragata a hacer mucha agua; mas, como la tempestad tomase grandes

proporciones, el capitan se vió obligado a acercarse al estrecho, pero un fuerte viento se lo impidió.

Obligado por el mal tiempo, el buque dejó a la isla Noir a tiempo de arriar los botes, para poner en salvo la tripulacion, compuesta de 19 hombres. El buque se fué a pique momentos despues.

El naufrajio tuvo lugar el 22 de noviembre de 1873. Desde esa fecha los náufragos navegaron en los botes a traves de los canales Cockburn i llegaron felizmente a la colonia chilena de Punta Arenas el 11 de diciembre del mismo año. La tripulacion, compuesta de 19 hombres, fué recibida a bordo de la corbeta chilena Abtao, de estacion en Magallanes, i los condujo mas tarde a Valparaiso. El capitan i dos oficiales quedaron en tierra i alojados por cuenta del gobernador de la colonia.

1874

«TACNA.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), capitan Hyde.

He aquí el parte que dió el capitan a la Compañia Inglesa:

«A las 7 1/4 h. de marzo zarpamos de Valparaiso para los Vilos con un cargamento completo. La bodega inferior estaba llena de sacos de sal, harina i granos, el entrepuente tambien estaba lleno de un cargamento jeneral; en la primera cubierta habia diez cabezas de ganado, pasto i legumbres, i tambien en la segunda cubierta algun pasto i legumbres. Todo el fierro estaba arrimado en la bodega.

«Salí de la bahia perfectamente tranquilo respecto del modo como se habia estivado el buque, pues en otras ocasiones he visto hasta 200 bultos de pasto, a mas de legumbres, en la primera cubierta, i ni la mitad de la carga en la bodega.

«A las 7 h. 25 m., teniamos el faro por el traves. Leve brisa

del SO. i mar tranquila. Fijé el rumbo al N. por N. 1/4 O. A las 9 h. 30 m. aflojé la máquina a fin de llegar a los Vilos al amanecer. A média noche el mismo tiempo. Hasta aquí el buque estaba firme i derecho.

«Entónces me acosté vestido en mi camarote, dejando al segundo piloto encargado de la cubierta. A las 4 h. a. m. me llamó el segundo piloto i me dió cuenta de la distancia que habiamos andado. Entónces subí a cubierta.

«A los pocos minutos empecé a dirijir el buque hácia tierra gobernando casi al E. En esos momentos el buque se inclinaba hácia babor, pero nada mas de lo que sucede regularmente.

«A las 4 h., viendo que iba aumentando gradualmente la inclinacion, mandé al piloto segundo llamar a los tripulantes para enderezar el buque. Inmediatamente despues, notando siempre un aumento en la inclinacion, mandé arrojar al mar la carga de cubierta. En este momento el buque dió un repentino bandazo hácia babor. Mandé que se librasen los botes i con mis propias manos solté el de estribor. Lo ví bajar al agua con dos hombres adentro.

«Entónces me dirijí hácia proa i traté de cortar el palo trinquete. En estos momentos la segunda cubierta saltó al aire por efecto de una esplosion procedente de abajo; entónces el buque se sumerjió de popa, i yo quedé flotando en el agua. Me así a un bulto de pasto i quedé aferrado de él por espacio de 25 minutos, después de lo cual fui recojido por el bote salvavidas.

«Entónces hallé el esquife medio lleno de agua, lo llevé a remolque hasta la segunda cubierta, que estaba flotando, lo subí a ella, lo achiqué, lo tripulé i recojí a las demas personas que estaban en el agua.

«Era ya de dia. Con ámbas embarcaciones anduvimos remando por medio de los destrozos del buque, pero no encontrando mas náufragos, nos dirijimos hácia los Vilos.

«Al acercarnos a ese puerto avistamos al bote de babor tripulado por dos hombres, que se habian llevado esa embarcacion del Tacna, i negándose a volver a ayudar a salvar la vida de otros. Llegamos a las 11 h. 15 a m.

«Los dos hombres que nos abandonaron, yéndose en el bote de babor, han sido entregados al capitan del puerto, para que sean procesados por su conducta. Se llaman Daniel Aliaga i Jacinto Maredo, ámbos chilenos.

«Aprovecho esta oportunidad para espresar mi aprobacion de la conducta de los oficiales i tripulacion del TACNA durante los aciagos momentos de este terrible desastre. Debo tambien dar las gracias a los habitantes de los Vilos por las muchas atenciones que nos han sido dispensadas en nuestra desgracia.—(Firmado).—*Juan Hyde*, ex-capitan del vapor TACNA.»

Como se vé, este parte del capitan dirijido a la Compañia de Vapores, debe tomarse como *de juez i parte*. Desgraciadamente el juicio emitido por la Corte Naval Inglesa no ha llegado hasta nosotros, i estamos ciertos que, a haberlo dado, no estaria conforme con la opinion del capitan Hyde.

Entre pasajeros i tripulantes del vapor se contaban 38 personas, de los cuales perecieron ahogados 18, salvando las demas en los botes.

Este naufrajio dió motivo a un incidente diplomático bastante desagradable con el Gobierno de S. M. B., que terminó satisfactoriamente mediante el buen juicio de la colonia inglesa de Valparaiso, que interpuso sus buenos oficios para zanjar el conflicto del débil contra el poderoso, en materia de fuerzas que solo tienen éstos.

«CAROLINA.»

Goleta guatemalteca, en viaje del puerto de Coquimbo para los del norte, se fué a pique el dia 18 de marzo de 1874 a 25 millas distante de tierra, entre Coquimbo i las islas de Pájaros. La tripulacion salvó en un bote i cojió tierra en la punta norte de la isla Choros.

Estando la CAROLINA en aquella posicion, comenzó a hacer mucha agua inopinadamente, yéndose a pique dos horas despues. Se supuso habia desmentido algun tablon de la apa-

radura, debido a la gruesa mar que se esperimentaba i que suele ser comun en aquella rejion; pues no se esplica de otra manera la rapidez de la sumersion de la CAROLINA, que se la suponia en buen estado i con carena correcta.

«LANDRA.»

Balandra chilena de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes. Paseando a la vela en el canal, por frente a la colonia, la cojió una fuerte travesia o viento del O. que la obligó a embarrancar en la costa de la Tierra del Fuego el dia 2 de marzo de 1874. Tripulacion i pasajeros salvaron en un bote, pero la pérdida de la LANDRA fué total.

«RITA.»

Barca guatemalteca, del porte de 197 toneladas de rejistro, capitan don Antonio Dañino, salió del puerto de San Antonio i con destino al de Iquique, con un cargamento de cebada. Al hallarse sobre el paralelo de punta de Lengua de Vaca, se amotinó la tripulacion, dando muerte al capitan, al piloto i a un marinero, abandonando en seguida la nave, que se fué sobre la costa el dia 3 de marzo de 1874.

Los amotinados tomaron un bote, i, dándose por náufragos, se fueron a tierra. No hemos podido tener a la vista las informaciones i juicio sobre el suceso, que suponemos en Caldera o Copiapó. La RITA fué inutilizada por completo.

Por otra parte, la pérdida de la barca RITA, no es propiamente un naufrajio, sino el acto criminal de una tripulacion descontenta por causas que no estan en nuestro conocimiento.

«JUANA.»

Barca española, en viaje del puerto de Caldera para la rada de Llico (costa de Curicó), embarrancó en San Antonio

(cabo Negro) el 25 de marzo de 1874, donde se hizo pedazos; pero no hubo víctimas. La JUANA iba en lastre.

«DOUGLAS.»

Fragata guatemalteca, del porte de 436 toneladas de rejistro, capitan M. Ibargarai i dueño don F. Moreno, de Valparaiso; en viaje del puerto de Ancud para el de Guasco, con un cargamento de maderas. Al dejar el puerto de salida, con viento flojo, fué arrastrada por la marea vaciante que la hizo varar en la bahia de Guapacho, donde fué destrozada a causa del mal estado de sus fondos, el dia 19 de abril de 1874. Los náufragos salvaron en los botes de la nave i con ellos regresaron al puerto de salida, con pérdida de sus equipajes.

«ALBERTO.»

Goleta chilena, del porte de 23 toneladas de rejistro, capitan don Hipólito Lagos, procedente del puerto de Coronel i con destino a Talcaguano, con un cargamento de carbon de piedra. Estando al ancla cerca de la isla Quiriquina, un fuerte viento del NO. le hizo dar la voltereta el dia 8 de mayo de 1874, sufriendo pérdida total. Los tripulantes, en número de tres, salvaron en un bote.

«VREDE.»

Barca nicaragüense, del porte de 387 toneladas de rejistro, propiedad de don Federico Peede, de Lota. Al ancla en el puerto de Lota i lista para hacerse a la vela, con un cargamento de carbon de piedra, con destino a Valparaiso, le dió un fuerte viento del NO. que le hizo reventar las cadenas, yéndose a la costa del Guape, el dia 19 de mayo de 1874, varando en unas rocas, donde se hizo pedazos. Los náufragos salvaron en los botes i asimismo algunos objetos de la nave.

«ALDECIRA.»

Goleta chilena, del porte de 34 toneladas de rejistro, capitan don Felipe Cepeda; en viaje del sur con un cargamento de leña, naufragó en Chañaral de las Animas el dia 25 de mayo de 1874, sufriendo pérdida total.

La causa de este siniestro fué un viento del sur bastante fresco, que la hizo dar en la costa por no haber resistido sus amarras.

Los náufragos salvaron en un bote i se dirijieron a Chañaral, donde fueron ausiliados.

«TRES HERMANAS.»

Fragata peruana, del porte de 574 toneladas de rejistro, de edad de 35 años, 18 tripulantes, su capitan don José B. Elordey. En viaje del archipiélago de Chiloé para Mollendo, con un cargamento de maderas; al dejar el puerto de Ancud, con una brisa floja, le faltó ésta, i arrastrada por la marea, encalló en la ensenada de Guapacho, sufriendo pérdida total el dia 30 de mayo de 1874.

Los náufragos salvaron en los botes i se dirijieron a Ancud. El armador de la fragata era don N. Rivera.

«CUBAAN.»

Barca inglesa, del porte de 496 toneladas de rejistro, su capitan Smith i armadores Jhon Hay i C.ª, con 16 hombres de tripulacion; procedia del puerto de Caldera, en lastre i con destino a la rada de Llico, donde debia tomar un cargamento de cereales.

Por causas que no conocemos, naufragó en el puerto de San Antonio, destruyéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

«CARACOLES.»

Barca arjentina, con un cargamento de cebada, surta en el puerto de San Antonio. Al hacerce a la vela con destino a Iquique, fué arrojada por las corrientes sobre la costa, inutilizándose del todo el dia 24 de agosto de 1874. Los náufragos salvaron en los botes; pero barca i cargamento se perdieron totalmente.

«FEDERICO THOMPSON.»

Barca guatemalteca, del porte de 404 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra. Estando al ancla en Chambique (Lota), un fuerte ventarron del NO. le hizo faltar las amarras i dar en la costa, donde fué inutilizada el dia 25 de junio de 1874 Los náufragos salvaron en los botes del buque.

La Federico Thompson era un buque bastante viejo, pues habia sido construido en Liverpool en 1835.

BUQUE DESCONOCIDO.

En el mes de julio de 1874, por los 33° 10' de lat. S. i 73° 40' de lonj. O., se halló un buque con la quilla al sol, i se ignoró la suerte que hubieran corrido los náufragos. Nada se supo de la nacionalidad de la nave.

«GARIBALDI.»

Fragata nicaragüense, del porte de 310 toneladas de rejistro, capitan don David Mazzini. Procedia del puerto de Coronel i su destino era Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra. Durante el viaje esperimentó un fuerte temporal

de viento del cuarto cuadrante que le ocasionó una via de agua que no pudieron contener las bombas i se fué a pique por los 34° 37' de lat. S. i 72° 24' de lonj E., el 8 de julio de 1874.

Los náufragos fueron recojidos por la goleta nacional ZAHARA.

«LADY HEATHCOLE.»

Barca inglesa del porte de 457 toneladas, procedente de Cardiff i destino a Caldera, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió por los 58°16' de lat. S. i 68° de lonj. O., el dia 20 de julio de 1874, i se fué a pique. Los náufragos fueron recojidos por la barca inglesa YONA.

«SIETE HERMANOS.»

Pailebot chileno del porte de 86 toneladas de rejistro, capitan J. A. Douglas, i dueño don Remijio Andrade, armador de Ancud. Salió de Chiloé con destino al puerto de Corral, con un cargamento de tablas i conchas marinas; pero una vez fuera del puerto de Ancud, lo cojió un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que le arrancó todas las velas, i empeñado sobre la costa occidental de la isla grande de Chiloé, el dia 23 julio de 1874 dió al traves en el punto denominado Mancomó, 6 leguas al N. de Cucao, donde fué destrozado.

Los náufragos salvaron en una jangada que construyeron con la madera del cargamento, pereciendo tan solo un hombre de los 6 que componian la tripulacion. El salvamento fué bastante laborioso, dirijido por el capitan Douglas, esperto marino, hijo de Chiloé i discípulo de la Escuela Náutica de Ancud.

«GUILLERMO.»

Barca peruana, al ancla en la rada de Curanipe, con un cargamento de trigo. Un fuerte viento del cuarto cuadrante

que sopló el dia 10 de julio de 1875, le hizo faltar las amarras i dar al traves en la costa, sufriendo pérdida total. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

LANCHA A VAPOR.

Pequeña nave perteneciente a la Compañia Carbonífera de Punta Arenas de Magallanes. Estando al ancla en la rada de Punta Arenas, un fuerte viento del SO. la echó a la costa, donde se fué a pique el dia 7 de octubre de 1874. Los náufragos salvaron en tierra. Siniestros de esta naturaleza son algo frecuentes i motivados por la violencia de los vientos i el poco abrigo de la rada.

«DELFINA.»

Vapor nicaragüense, del porte de 200 toneladas de rejistro, ocupado del cabotaje i especialmente del trasporte de metales. Lo mandaba el capitan M. J. C. Christiansen, i era su dueño el acaudalado minero don Rafael Barazarte.

Habia salido del puerto de Taltal con destino a Guayacan, con un cargamento de metales de cobre; i en la noche del 15 de octubre de 1874 embarrancó en el cabo de Leones, por error de rumbo o por la accion de la corriente jeneral, que en esta parte de la costa arrastra hácia tierra con variable intensidad, donde se perdió totalmente.

Entre pasajeros i tripulantes habia a bordo 38 personas, pereciendo ahogadas 19. Las restantes se salvaron en los botes de la nave, incluso su dueño, que iba a bordo, arribando en seguida a la caleta Sarco.

Este siniestro dió lugar a que el Ministro de Marina ordenase un reconocimiento prolijo de aquel tramo de costa i el mar vecino, por asegurarse que existia un rodal destacado por fuera del cabo de Leones. La sonda no acusó ningun peligro insidioso, i quedó demostrado que el naufrajio del

DELFINA habia tenido lugar en el mismo cabo, i que probablemente la corriente del mar reviste allí mayor intensidad i que arrastra sobre la costa de SO. a NE. Esto aconseja que las naves costaneras deben prevenirse contra esa corriente con mayores precauciones que las observadas por el DELFINA.

Las irregularidades del fondo del mar entre las islas de Pájaros i la isla de Chañaral, alteran sensiblemente la corriente jeneral entre ellos i el continente, circunstancias que los marinos deben tener presente al correr a sus inmediaciones.

«HERACLIO MARTINEZ.»

Bergantin guatemalteco del porte de 280 toneladas de rejistro, capitan don Philip S. Broefs, con un cargamento de metales de cobre. Hallándose al ancla en la caleta de Peña Blanca, una braveza de mar de las que se improvisan en esa costa del SO., lo echó a la costa al pretender ponerse a la vela, perdiéndose totalmente el dia 17 de octubre de 1874. Los náufragos salvaron en los botes.

«DOCTOR HANSER.»

Bergantin hamburgues, ocupado en la pesca de lobos marinos en la rejion austral de Chile, capitan J. W. Buje, arrastrado por la corriente, en medio de una espesa neblina, encalló en la costa de Tierra del Fuego, en el estrecho de Le Maire, el dia 25 de octubre de 1874, perdiéndose totalmente.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave, i despues de algunas aventuras arribaron a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes, sin haber sufrido pérdida de vidas.

«UNION.»

Vapor chileno del porte de 132 toneladas de rejistro, capitan don Simon Keller, en viaje de Valdivia para Trumag,

por el rio Bueno, con un cargamento surtido; al salvar la barra del Bueno, se perdió totalmente en ella el dia 12 de noviembre de 1874. Tripulacion i pasajeros en número de 18 salvaron en los botes. Gran parte de la carga fué estraida del vapor cuando el casco fué arrojado a la playa.

«NUMANCIA.»

Pailebot chileno del porte de 50 toneladas de rejistro, capitan M. Vera. En viaje del puerto de Ancud para Chonchi, interior del archipiélago de Chiloé, en lastre, embarrancó en punta Colorada, estremo NE. de Huihuen, el dia 25 de agosto de 1874, por efecto de un temporal de viento del NE. La pérdida fué total, pero la tripulacion salvó en un bote.

«CARDIA.»

Bergantin guatelmateco del porte de 220 toneladas de rejistro, su capitan don Francisco Cardia; en viaje de Valparaiso para Coronel, en lastre, descubrió una via de agua que no pudo contener con las bombas, yéndose a pique cerca del morro Bonifacio el dia 26 de junio de 1874. Los náufragos fueron recojidos por los vapores Callao i Limarí, ménos uno que pereció ahogado.

UNA BALANDRA.

Embarcacion nacional, del porte de 25 toneladas de rejistro, en viaje por los canales del interior del archipiélago de Chiloé i destino a Ancud, encalló en la punta de Quicaví, perdiéndose totalmente con sus 6 tripulantes el dia 29 de julio de 1874. El siniestro fué orijinado por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante. No espresan las informaciones las causales del naufrajio.

UNA BALANDRA.

Embarcacion chilena, del porte de 25 toneladas de rejistro, procedente de Puerto Montt i con destino al interior del archipiélago de Chiloé. Cojida por el fuerte temporal que sopló el dia 19 de julio de 1874, la hizo embarrancar, como la balandra precedente, en la punta de Quicaví, donde se hizo pedazos, pereciendo sus 8 tripulantes.

Estos naufrajios, que casi pueden llamarse anónimos, tan comunes en los canales de Chiloé, quedan de ordinario ignorados por falta de comunicaciones i la indiferencia por la estadística, o por no volver los tripulantes a sus hogares.

1875

«MERCEDES.»

Balandra chilena, del porte de 50 toneladas de rejistro, capitan M. Perez, procedente del puerto de Ancud i con destino a Puerto Montt, con un cargamento de sal i diversas mercaderias, encalló en la costa de Huicha, (canal de Chacao) el dia 21 de enero de 1874, sufriendo pérdida total.

Sorprendida la Mercedes por una calma chicha, la corriente la arrastró a la costa, por no haber fondeado una ancla, como debió hacerlo en tiempo oportuno. Los náufragos salvaron en un bote de la misma embarcacion.

UNA BALANDRA.

Embarcacion nacional del porte de 35 toneladas de rejistro, de la matrícula de Ancud. En viaje de San Javier de Maullin para el puerto de Ancud, con un cargamento de maderas, chocó en la roca de la boca del rio Maullin, sufriendo pérdida total el 1.° de febrero de 1875. Los náufragos salvaron en un bote de la nave.

«HENRY.»

Bergantin nicaragüense, del porte de 104 toneladas de rejistro, capitan Roberto Wilson. Yendo del puerto de Caldera para la ria de Constitucion en lastre, una vez salvada la barra del rio Maule, embarrancó en la costa de las Ventanas el 28 de febrero de 1875. La pérdida fué total, pero los náufragos salvaron en los botes.

«UNA BALANDRA.»

Embarcacion de 25 a 35 toneladas, de la matrícula de Ancud, propiedad de los señores Navarro i Cárdenas, procedente del archipiélago de Chiloé i con destino al puerto de Ancud, con un cargamento de maderas, fué asaltada por un temporal récio del cuarto cuadrante i encalló en el bajo Campana, situado cerca de la isla Doña Sebastiana; perdió el timon i el bote que llebaba a remolque. La balandra quedó entre dos aguas i se fué a pique por frente a la isla Cochinos.

Los náufragos fueron salvados por otra balandra que los llevó a Ancud. Este siniestro ocurrió a fines del mes de marzo de 1875.

«FERNANDA.»

Balandra chilena del porte de 35 toneladas de rejistro, procedente de la rada de Curanipe i con destino al puerto de Caldera, con un cargamento de maderas, encalló en punta Choros (costa de Coquimbo), sufriendo pérdida total el dia 25 de febrero de 1875. Los náufragos salvaron sobre los escombros de la FERNANDA, que los echó a tierra milagrosamente.

«ALLOA.»

Barca británica del porte de 684 toneladas de rejistro, construida en Alboa (Inglaterra) en 1872, capitan Jerriar. En viaje del puerto de Iquique para Europa con un cargamento de salitre. Arribaba a Valparaiso para tomar víveres, i encalló en una roca de la punta Taro el 22 de febrero de 1875, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en un bote i arribaron a Valparaiso en la mañana del 25 del mismo mes.

La pérdida de la Alloa fué tan rápida que no dió tiempo a los tripulantes para salvar mas elementos que lo que tenian encapillado. En el momento del naufrajio habia una espesa neblina.

«DENIS APRES O AFRIQUE.»

Barca chilena que salió de Valparaiso en el mes de noviembre de 1873 (mas o ménos), con un cargamento de rieles, maquinarias, víveres i licores, para la colonia de Punta Arenas de Magallanes.

A la altura del cabo Tres Montes (47° de lat. S.) se sublevó la tripulacion de la Denis Aprés, enloquecida por el exceso del licor que habia bebido; amarró al capitan, lo maltrataron, quebrándole los dientes a martillazos. Al piloto lo mataron e igual cosa hicieron con el cocinero a tiros de rifle. El capitan murió poco despues por efecto del mal trato que habia recibido.

La Denis Aprés varó en la costa, donde fué destrozada, pero los amotinados salvaron en un bote. Dos de éstos, llamados Antonio Pérez i Ambrosio Moreno, que fueron recojidos por el piloto Mick, cuando regresaba de su escursion a la pesca de lobos marinos, en marzo de 1875, declararon que ellos, Pérez i Moreno, no tomaron parte en el motin; que ignoraban el lugar en que naufragó la Denis Aprés, poco tiempo despues del motin; pero aseguraban que po-

drian dar con el sitio del naufrajio. Los marineros compusieron el bote i abandonaron el buque, siguiendo rumbo al N., llevando consigo a Perez i a Moreno; pero que pocos dias despues se perdió el bote i que viéndose mui maltratados los declarantes, resolvieron huir, lo que consiguieron, pero que no pueden precisar el tiempo. Que desde entónces han vivido alimentándose de *pangues* (una *gúnera*), mariscos i carne de lobos marinos.

Los demas hombres que dejaron atras, dicen, eran el contramaestre Pedro Solis, manila; tres marineros alemanes i cuatro ingleses. Tal ha sido lo declarado, que hallamos en un oficio del intendente de Chiloé de fecha 27 de marzo de 1875.

Semejante suceso no debió haber pasado ignorado en manera alguna; pero no nos ha sido posible encontrar mas luz sobre tan luctuoso acontecimiento criminal.

«PRINCE ALFRED.»

Barca inglesa del porte de 627 toneladas de rejistro, capitan John Halliday, procedente del puerto de Mejillones del Sur i con destino a Lóndres, con un cargamento de guano. A poco de haber dejado el puerto de salida, descubrió una via de agua el dia 28 de abril de 1875, hallándose por los 30° de lat. S. i 75° de lonj. O., por lo que fué necesario abandonarla.

La tripulacion, compuesta de 16 hombres, se embarcó en dos botes, uno de ellos con el capitan i 7 hombres, i el otro al mando del piloto i los restantes. Estos fueron arrastrados hacia el N. hasta la altura del Guasco, con vientos fuertes del tercer cuadrante. El bote que mandaba el capitan se acercó a tierra en el momento que pasaba el vapor LIMEÑA, quien los recojió i fueron desembarcados en Carrizal Bajo.

Cuentan los náufragos que el bote de que se sirvieron estuvo muchas veces espuesto a zozobrar por hacer agua, teniendo que vaciarla a menudo, sirviéndose de los sombreros.

Cuando los tomó el vapor, hacia tres dias que se les habian concluido los víveres, de manera que si el vapor no los hubiese visto, habrian perecido de hambre. Uno de los náufragos daba pocas señales de vida. Nada se supo mas tarde de la suerte que corriera el bote que mandaba el piloto.

«ALBATROS.»

Barca nicaragüense, del porte de 300 toneladas de rejistro, perteneciente a la Compañia Chilena de Maderas i Buques de Valparaiso, en lastre, i en viaje de Caldera para Coronel, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra. Durante el viaje descubrió una via de agua a que no dieron abasto las bombas i hubo necesidad de abandonarla el dia 21 de abril de 1875, por los 31° 39' de lat. S. i 80° de lonj. O. Los náufragos fueron recojidos por la barca nicaragüense LUCIANA.

Este siniestro, como tantos otros, fué debido al estado de vetustez de la nave o a la falta de carena.

«VICTORIA.»

Barca nicaragüense, del porte de 133 toneladas de rejistro, i mui vieja en las aguas del Pacífico. En viaje del puerto de Valparaiso para la ria de Constitucion, en lastre i al mando del capitan H. Green. Al llegar al puerto de su destino, por error de rumbo, encalló en la boca del rio Mataquito el dia 5 de mayo de 1875, donde fué abandonada por la tripulacion. Los náufragos salvaron en los botes de la VICTORIA, siendo recojidos en seguida por una barca chilena.

«LOLA.»

Fragata nicaragüense, capitan J. de Gavico, con un cargamento de maderas, procedente de Corinto i con destino a

Inglaterra. Hallándose a la altura del Cabo de Hornos, por los 57° 10' de lat. S. i 68° 20' de lonj. O., fué necesario abandonarla. He aquí el estracto del diario de navegacion de la fragata LOLA:

«Continuamos en la misma situacion, sin esperanza de ausilio. El agua sigue aumentando en las bombas, i 4 marineros, con las manos i los piés llenos de heridas, se ven obligados a cesar el trabajo. Así es que con tantos brazos ménos, podemos apénas aguantar el picar las bombas. El viento continua favorable i gobernamos en el primer cuadrante, pero sin poder largar ninguna vela por haberse perdido todo el velámen, ménos la gavia alta.

«Siguen el cielo i el horizonte nublados, impidiendo hacer observaciones. A las 8 h. a. m. dimos vista con un buque que gobernaba al NO. (Entónces nos hallábamos de la vuelta del Cabo de Hornos i en la posicion ántes asignada). Llamé entónces a los oficiales (piloto, contramaestre i carpintero), así como a los demas i tuvimos una consulta a cerca de lo que debíamos hacer. Tomando en consideracion el estado del buque, el aumento del agua en la bodega (13 1/2 piés), el cansancio de la jente, el aminoramiento de la tripulacion, la pérdida de los víveres i del agua, como tambien la imposibilidad de gobernar i el alejamiento de la costa, resolvimos pedir ausilio al buque i nos dirijimos a él, largando la gavia alta e izando nuestra bandera.

«Dejamos entónces las bombas para echar el bote al agua, lo que hecho, notamos que el barco se nos venia acercando i habia izado la bandera inglesa. Fué el contramaestre en el bote a pedirle ausilio i el capitan del barco nos ofreció recibirnos a su bordo. Entónces tratamos de salvarlo todo, pero a consecuencia del viento regular que soplaba i de lo picado que estaba el mar, solo logramos salvar nuestras vidas.

«Se puso el buque ingles en facha i el bote nuestro, con toda la jente que podia contener, fué dos veces al costado del barco, que nos recojió en el acto. El capitan de dicho buque mandó entónces nuestro bote, tripulado con su piloto i tres hombres, a recojer a los que habian quedado a bordo i a exa-

minar el buque. De conformidad con estas instrucciones, fué el piloto a bordo de la LOLA i a su vuelta declaró: que habia encontrado 15 piés de agua en la bodega; la obra muerta de la banda de babor completamente destrozada; que el agua tenia por allí libre acceso, a pesar de haber una vela i otra lona para tapar la via de agua; que la limera del timon estaba floja i las tablas desclavadas i salidas para afuera, dejando entrar el agua en abundancia; que entónces, concluido su exámen, tomó en el bote los 4 hombres que habian quedado a bordo i volvió a la VICTORIA a la 1 h. 30 m. p. m.

«A las 2 estábamos todos a salvo a bordo de la VICTORIA, de Swansea, cargada con carbon de piedra i destino a Valparaiso.

«No podemos sino lisonjearnos de la jenerosa solicitud con que nos trató el capitan del barco, señor W. G. Evans, proveyéndonos a todas nuestras necesidades, mandando curar las heridas de la jente i ponerla al abrigo del frio i de la marejada para que descansase de sus fatigas.

«El capitan de la fragata LOLA.—(Firmado).—*Juan de Gavico.*»

«NUEVA ITALIA.»

Barca nicaragüense, del porte de 150 toneladas de rejistro. Hallándose al ancla en la caleta de Huentelauquen, batida por un fuerte viento del cuarto cuadrante, le faltaron las amarras i dió al traves en la costa, haciéndose pedazos.

Los náufragos salvaron merced a los ausilios que se les enviaron desde tierra. Este siniestro tuvo lugar el dia 24 de mayo de 1875.

«JULIO BORDES.»

Barca francesa, del porte de 366 toneladas de rejistro, al ancla en la rada de Valparaiso; un fuerte viento del cuarto cuadrante le hizo faltar las amarras e irse sobre la costa,

donde se hizo pedazos. Los náufragos recibieron oportunos ausilios en tierra.

Este siniestro tuvo lugar, como el precedente, el mismo dia 24 de mayo de 1875, i esto esplica que la zona que abarcan los temporales del NO. cuando soplan en invierno, es bastante estensa de N. a S.

«TRUJILLO.»

Bergantin nicaragüense del porte de 153 toneladas de rejistro, capitan Herrinchson, al ancla en la rada de Valparaiso, se fué a pique sobre sus anclas, con motivo del temporal del cuarto cuadrante que sopló el 24 de mayo de 1875. Se ahogaron tres hombres de la tripulacion, salvando los demas en los botes ausiliadores.

«EJERIC.»

Chata inglesa al ancla en Valparaiso, que servia de almacen flotante de artículos navales. Con motivo del fuerte temporal de viento del NO. que sopló el dia 24 de mayo de 1875, la barca inglesa LAURA MC-LORAM chocó contra ella i la echó a pique, pereciendo los ocho hombres que tripulaban la chata.

UNA CHATA.

Chata chilena, al ancla en Valparaiso, que servia de almacen flotante, con pertrechos navales. El mismo temporal del NO. que sopló el 24 de mayo, le hizo faltar las amarras i dar en la playa del Almendral, haciéndose pedazos. La tripulacion salvó en un bote.

LANCHA A VAPOR.

Pequeño vapor del porte de 35 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Lota para el de Corral, conduciendo per-

trechos del Estado i remolcado por el vapor Tolten. Un fuerte viento del cuarto cuadrante le hizo perder el timon i su bote, se le apagaron los fuegos, i faltándole el remolque, encalló en el banco Tres Hermanas, donde se perdió totalmente. Los náufragos fueron ausiliados por la autoridad marítima del Corral. Hubo un hombre ahogado.

«ISMAY.»

Barca inglesa del porte de 422 toneladas de rejistro, en viaje de Valparaiso para la caleta de Peña Blanca, con un cargamento de carbon de piedra, encalló en la punta Choros el 31 de mayo de 1875. Los náufragos salvaron en los botes de la nave i arribaron a Coquimbo.

«SOFIA.»

Bergantin guatemalteco del porte de 196 toneladas de rejistro, capitan C. J. Franse. En viaje de la ria de Constitucion para el puerto de Valparaiso, con un cargamento de frutos del pais, se incendió en la mañana del 17 de junio de 1875, yéndose a pique. Los náufragos salvaron en los botes, ausiliados despues por la gobernacion marítima de Valparaiso. No hubo desgracias.

«CLEVEDON.»

Barca inglesa de construccion de fierro, del porte de 1,200 toneladas de rejistro, procedente de Swansea i destino a Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra. Montado el Cabo de Hornos i hallándose por los 41°10' de lat. S. i 77° de lonj. O. se le incendió el cargamento i hubo necesidad de abandonarla el dia 23 de agosto de 1875.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave, siendo en seguida recojidos por la barca inglesa Foxhound.

«NEW WABENS.»

Fragata inglesa del porte de 873 toneladas de rejistro, capitan Patrick Niel. Habiendo sufrido un fuerte temporal del NO. por los 54° 30' de lat. S. i 73° de lonj. O., el 1.° de setiembre de 1875 i descubierto una gran via de agua, arribaron a la isla Noir para repararse; pero no habiendo bastado las bombas para contener el agua, el buque se fué a pique. Los náufragos salvaron en los botes i se dirijieron a Punta Arenas de Magallanes, ausiliados por la goleta norte-americana Charles Scharer, con la pérdida de un hombre.

«LOTUS.»

Barca inglesa procedente de Rio Janeiro i destino a la rada del Callao, en lastre i al mando de su capitan Saint Jaha. En la mañana del 2 de julio encalló la Lotus en una roca de la península San Juan, isla de los Estados, i dos dias despues la tripulacion se vió obligada a abandonarla, por irse a pique. La jente salvó en dos botes: uno de ellos con cinco marineros fué recojido por el buque Antoniette, no sabiéndose de la suerte del otro que montaban el capitan i siete hombres.

«SENATOR.»

Barca inglesa del porte de 404 toneladas de rejistro, en viaje de Filadelfia para Panamá, con un cargamento de carbon de piedra, 15 tripulantes i 4 pasajeros.

El dia 4 de setiembre se notó fuego en el cargamento, e inmediatamente la Senator puso rumbo al Estrecho de Magallanes; el dia 16, estando 90 millas al S. del Cabo Pilares, hubo que abandonar la cámara, i a toda vela i viento del QNO., penetraron al Estrecho el dia 17 a las 4 h. a. m., a

las 6 h., las llamas rompiendo el forro interior, entraban a la cámara, i una hora despues era imposible permanecer a bordo. Largaron una ancla por la mano para impedir que el buque se estrellase contra las piedras i peligrasen las vidas. Así abandonaron el buque las 18 personas que habia a bordo, distribuidas en dos botes, los que llegaron a Agua Fresca, 25 millas al S. de Punta Arenas de Magallanes. Allí fueron recojidos los náufragos i conducidos a la colonia chilena por el vaporcito Rápido, donde llegaron el 25 de setiembre en la noche, ménos la mujer del capitan, que habia muerto en los botes, por no haber resistido la inclemencia del tiempo, el hambre, etc.

La Senator, con su ancla colgando, cojió fondo cerca del cabo Valentin, i cuando la vieron por última vez el fuego habia comunicado a la arboladura i rendia el palo de mesana.

«GUAYACAN.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 185 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de su nombre para la ria de Constitucion, al mando de su capitan Charles F. Lendhebun, con un cargamento de fierro i madera. Al cruzar la barra del rio Maule, tocó en ella, perdió el timon, i por haber quedado sin gobierno, la marejada la echó sobre la playa de Quivolgo, donde fué destrozada por el mar. Los náufragos salvaron en los botes.

«YESSIE SCOTT.»

Barca inglesa, capitan Perrins, con un cargamento surtido. El capitan Smith, de la Castle Head, la encontró abandonada por los 49° de lat. S. i 78° de lonj. O., en el mes de setiembre de 1875. Tenia el palo mayor rendido, destrozada la obra muerta i solo un metro de agua en la bodega.

¿La Yessie Scott habia sido abandonada por el capitan i sus tripulantes bajo la accion de un temporal, para aprove-

char talvez la cercania de un buque, o quizá el capitan i tripulantes habian sido barridos por las olas que destruyeron la obra muerta?

Nada hemos hallado en los documentos que se han tenido a la vista que nos dé alguna luz sobre este siniestro.

«COLCURA.»

Barca nicaragüense, que fué hallada quemada por los 33° 28' de lat. S. i 79° 13' de lonj. O. Los documentos que se han tenido a la vista no espresan la fecha del siniestro ni la suerte que corrieran los náufragos.

«ALBERT GALLANTIN.»

Fragata inglesa, con un cargamento de carbon de piedra, incendiada en alta mar. Fué abandonada por sus tripulantes por frente a la isla de los Estados el diez de octubre de 1875.

«HELEN MORRIS.»

Fragata de los Estados Unidos de América, procedente de Newcastle i con destino a San Francisco de California, con un cargamento de 1,245 toneladas de carbon de piedra, su capitan David Bursley, de la matrícula de Boston. Despues de una navegacion feliz i de haber doblado el Cabo de Hornos, la Helen Morris notó que se habia incendiado su cargamento el 16 de noviembre de 1875. Ese dia no pudieron precisar el local del incendio, pero al dia siguiente descubrieron que el fuego se hallaba en el fondo de la bodega: cerraron herméticamente las escotillas; mas luego se convencieron el capitan i pilotos que no era posible salvar el buque. El humo i gases salian por las escotillas llenando el buque i haciendo imposible dormir durante la noche.

A las 6 h. a. m. del dia 28 voló la escotilla de proa i las

otras no tardaron en seguirle, i a las 10 h. p. m. las llamas se lanzaron por la escotilla de proa. A las pocas horas despues fueron invadidos todos, alcanzando hasta las cofas i los topes.

Se hicieron los esfuerzos posibles por dominar el fuego, pero todo fué infructuoso, haciéndose necesario abandonar el buque. Los botes habian sido alistados desde el primer momento de descubrirse el fuego i fueron echados al mar, con provision de agua i víveres suficientes; i hallándose por los 29° 14' de lat. S. i 87° de lonj. O., la tripulacion partió en dos botes. El capitan Bursley, primer piloto C. T. Thompson, Mr. Lewis Oger, pasajero, el mayordomo, el carpintero i 7 marineros se hallaban en un bote, i el segundo piloto Charles Ohollen, tercer piloto, el cocinero i siete hombres se embarcaron en el segundo bote. El bote montado por el capitan era un salvavidas como de diez toneladas, bien acondicionado, al paso que el segundo era un bote largo de 3 a 4 toneladas.

Cada bote conducia un cronómetro, una brújula i los utensilios apropiados para hacer un viaje de 259 millas, que era próximamente la distancia a tierra, cuando abandonaron el buque.

Despues de algunas aventuras, el 1.° de enero de 1876 avistaron al bergantin nicaragüense WASHINGTON, que tomó al segundo bote con los náufragos que lo marinaban i los condujo al Callao.[1] El bote que dirijia el capitan fué socorrido por la barca AMALIA de los Estados Unidos de América.

«EUJENIA.»

Fragata alemana, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió en las cercanias del Cabo de Hornos el dia 21 de octubre de 1875. La barca británica TOMAS BLYTHE, en viaje de Lóndres para el Callao, tomó a los náufragos en número de 11 i los condujo a Valparaiso.

1. El *Pacific Times* del Callao del 15 de enero de 1876.

«KARNACK.»

Vapor de la Compañia Alemana Kosmos, de Hamburgo, capitan M. P. C. Anderson. Habia salido del puerto del Callao para el de Hamburgo, con un cargamento de salitre, azúcar i cueros i 33 tripulantes; el 11 de diciembre de 1875 varó en puerto Grappler.

El Karnack habia chocado en una roca ahogada en el Paso del Indio, 4 cables al N1/4NO. de la isla Crossover, por lo que se vió obligado a varar en la playa del citado puerto.

El vapor frances Cher condujo el equipaje i pasajeros al puerto de Playa Parda (Estrecho de Magallanes) i allí los tomó la corbeta de guerra chilena O'Higgins, que los trasportó a la colonia de Punta Arenas. En el siniestro no hubo víctimas.

Gran parte del cargamento fué salvado i el buque, retaccionado mas tarde, puesto a flote i llevado a Punta Arenas, donde terminó su compostura.

1876

«LE BARON.»

Barca inglesa, del porte de 889 toneladas de rejistro, en viaje de Cardiff para la costa del Pacífico, con un cargamento de carbon de piedra, compuesto de 1313 toneladas, al mando del capitan Roberto Pagh. El buque se incendió en alta mar, en la cercanias del Cabo de Hornos, i hubo de abandonarse el dia 6 de enero de 1876, por los 56° 43' de lat. sur i 69° 29' de lonj. La tripulacion, compuesta de 18 hombres, fué recojida por la barca de los Estados Unidos de América, Silas Fish.

«PATMOS.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 739 toneladas de rejistro, en viaje de Hull i destino a Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra. Se incendió en las cercanias del Cabo de Hornos, a principios de 1876. La barca británica PASITHEA recojió a los náufragos en número de 13 personas, capitan Nichols, i los condujo a Valparaiso.

«PRINCE ARTHUR.»

Barca inglesa, del porte de 544 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra, capitan Mr. Tomas Nelson, en viaje de Liverpool para Caldera, encalló en la punta E. de puerto Kook, isla de los Estados, donde se hizo pedazos el dia 24 de febrero de 1876.

El dueño de la PRINCE ARTHUR i sus 17 tripulantes salvaron en los botes de la nave, siendo recojidos mas tarde por la goleta SEA SHELL.

«ARAUCANO.»

Pailebot chileno, propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso, que salió de ese puerto el 6 de marzo de 1876 para el de Tongoi con un cargamento de 700 quintales de pólvora i un cajon de dinamita. El buque iba tripulado con cuatro hombres i el capitan, i el viaje debió hacerlo en 4 o mas dias, llevando víveres frescos para ese tiempo.

La pólvora habia sido embarcada por Thomson Watson i Rose Ynnes. A pesar de haber tardado como dos meses desde su salida, no se tuvo noticias del ARAUCANO, por lo que se dió por perdido con tripulacion i todo.

«ANTILLES.»

Barca inglesa que naufragó en la costa de Valparaiso. La *Memoria de Marina* lo cita, sin dar pormenores sobre el naufrajio, fecha i lugar en que ocurrió.

«BIOBIO.»

Vapor nacional. Como la barca precedente, sin dar detalle alguno.

«JEANNE AMELIE.»

Fragata francesa, del porte de 535 toneladas de rejistro, capitan P. Guillaume, procedente de Montevideo i destino a Monte Leon, para tomar un cargamento de guano de pájaros i lobos marinos. Fué apresada por la cañonera chilena MAGALLANES por no hallar correctos sus papeles i estar cargando en un territorio que, por entonces se reputaba chileno.

Al ser conducida a remolque con destino a Punta Arenas de Magallanes, sorprendido el remolque por un fuerte viento del O. faltaron los cables, i la barca JEANNE AMÉLIE se fué sobre la punta Dungeness o Miera, en la boca oriental del Estrecho, perdiéndose completamente el 30 de abril de 1876.

Los náufragos fueron recojidos por el remolcador i conducidos a Punta Arenas. La captura i naufrajio de la JEANNE AMÉLIE, dió lugar a una jestion diplomática con la República Arjentina, con motivo del litijio de límites que habia pendiente entre ámbas Repúblicas, todo lo cual fué arreglado tranquilamente algunos años mas tarde.

«SEA SHELL.»

Goleta chilena, del porte de 42 toneladas de rejistro, con un cargamento de sal, procedente del rio Santa Cruz i des-

tino a Punta Arenas de Magallanes, al mando de su capitan Gregorio Ibañez i su dueño don Cruz Daniel Ramirez de Punta Arenas. Un fuerte ventarron del O. la hizo embarrancar el 30 de abril de 1876 en el cabo Posesion.

La SEA SHELL se inutilizó completamente i la tripulacion salvó en tierra.

BUQUE DESCONOCIDO.

Un buque cuyo nombre no se ha podido obtener fué destrozado completamente en las rocas de Rapel, pereciendo barco i tripulantes. Este naufrajio ocurrió en el mes de mayo de 1876. El buque era de madera i solo se encontraron flotantes algunos escombros.

«PENQUISTO.»

Pequeño vapor chileno, en viaje de la caleta de Lebu para el puerto del Corral, encalló en la costa de Chanchan, por error de rumbo, perdiéndose totalmente el dia 2 de mayo de 1876. La tripulacion salvó en tierra.

El PENQUISTO era de propiedad de don Enrique White.

«STAR.»

Fragata norte-americana, procedente de las Islas de Lobos (Perú), con un cargamento de guano i con destino a Liverpool. Salió de las islas el dia 3 de abril de 1876, i a los pocos dias de navegacion principió a hacer agua, la que fué aumentando hasta el estremo de que las bombas fuesen insuficientes. Impuesto del peligro que corria el buque, el capitan se dirijió a Chiloé, pero antes de poder llegar a puerto alguno, tuvo la tripulacion que abandonar a la STAR, refujiándose el 10 de mayo en la lancha i bote salvavidas.

En la primera se embarcaron 12 personas, entre ellas el

piloto, i en el segundo 7 marineros i el capitan. La misma noche se perdieron de vista las dos embarcaciones para no volverse a ver mas.

Despues de tres dias de sufrimientos, los tripulantes de la lancha vieron tierra i continuaron costeando para ver si llegaban a un puerto. En esta travesia esperimentaron muchas penalidades a causa de las frecuentes lluvias. Al fin trataron de saltar a tierra en la costa de Cucao. Como el mar estaba ajitado, una ola destrozó completamente la lancha, envolviendo a todos los tripulantes. Todos ellos perecieron ahogados, con escepcion de un marinero, que es el autor de esta relacion.

Dicho indivíduo declaró que en los primeros momentos del naufrajio vió al piloto i a alguno de sus compañeros cojidos a los fragmentos de la lancha, i él estuvo como dos horas i media agarrado a un pedazo de madera, hasta que las olas lo arrojaron a la playa. Los demas indivíduos, aturdidos con los golpes del mar, soltaron sus tablas i perecieron. El, mui maltratado. quedó en la playa hasta el dia siguiente, en que apénas pudo andar, i sin duda alguna habria perecido si un hombre i una mujer no lo hubieran recojido, llevándolo a su habitacion i proporcionándole todos los ausilios de que podian disponer.

Cuando estuvo algo repuesto, se dirijió en compañia de sus salvadores al punto en que habia tenido lugar el naufrajio, i solo encontraron un cadáver en la playa. El sobreviviente fué el marinero Jorje Gould, quien supuso que el bote salvavidas debia haber zozobrado, con pérdida de los demas náufragos del STAR.

Jorje Gould, atendido en tierra, fué llevado al puerto de Ancud, donde embarcándose en la fragata chilena ENRIQUETA WILBER, llegó a Valparaiso.

«OSORNO.»

Vapor chileno de la matrícula de Valdivia, de 26 toneladas de rejistro, al mando del capitan G. Peterson i propie-

dad de Alberto Sthal. Salió de Valdivia con un cargamento surtido i destino a Trumag; pero al salvar la barra de Rio Bueno zozobró en ella, perdiéndose totalmente con todos sus tripulantes, el dia 15 de mayo de 1876.

«ROSARIO DE AÑIHUÉ.»

Pailebot chileno del porte de 77 toneladas de rejistro, construido en las islas Chauques en 1875, capitan don Diego Cárcamo. Habia salido de Ancud con un cargamento de maderas i conchas con destino a Valparaiso; pero agobiado por un temporal de viento del cuarto cuadrante, arribó al puerto de Corral i embarrancó en el banco Tres Hermanas el dia 23 de mayo de 1876, perdiéndose totalmente.

La tripulacion compuesta de 7 hombres salvó merced a los ausilios oportunos prestados por la autoridad marítima del puerto, incluso su dueño don N. Yañez.

«JEORJIA.»

Vapor de los Estados Unidos de América, del porte de 1,937 toneladas de rejistro. En viaje de Punta Arenas de Magallanes a Panamá, con un cargamento surtido, capitan J. K. Nikerson. A causa de una espesa neblina e incorreccion del rumbo, encalló en Punta Roqueña (Rockey Point) el dia 23 de junio de 1876. Los tripulántes, en número de 48 personas, fueron salvados por la cañonera chilena MAGALLANES i conducidos a Punta Arenas. Se salvó tambien parte de la carga, pero el buque se perdió totalmente.

«GARNET.»

Fragata norte-americana del porte de 1,119 toneladas de rejistro, procedente de Newcastle-on-Tyne i destino a San

Francisco de California, con un cargamento de carbon de piedra.

Un récio temporal que esperimentó el 16 de junio de 1876, hallándose por los 36° 30' de lat. S. i 79° 30' de lonj. O. le hizo perder el timon i rompió el codaste, esperimentando una via de agua. El dia 19 fueron vistas sus señales de ausilio por la fragata británica SANTONA, capitan Lewis, de Rio Janeiro para Mejillones del S., que se acercó a la GARNET, i recojió a sus tripulantes.

La GARNET, capitan Mr. E. St. Croi Olivier, tenia 120 dias de viaje cuando fué abandonada.

«PICAFLOR.»

Barca guatemalteca del porte de 237 toneladas de rejistro, en lastre, capitan don Jose Mesina. En viaje de Antofagasta para Coronel, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra, encalló en la roca de Quebra Olas (Punta de Tumbez), perdiéndose totalmente el 17 de julio de 1876.

La tripulacion de la PICAFLOR, compuesta de 10 hombres, salvó en los botes, dirijiéndose en seguida a Talcaguano.

De las investigaciones practicadas para averiguar las causas o evidencias que motivaron el naufrajio, resultaron imputados a una gran neblina i a una brisa floja del O., que permitió a la corriente aconchar a la nave sobre tierra; pero fué notorio el descuido i el no ir prevenidos para tomar el puerto. Las anclas no estaban listas para fondear.

«FLOR DE TOLTEN.»

Pailebot chileno del porte de 15 toneladas de rejistro i del tráfico del litoral de Valdivia. Este barquichuelo habia salido del rio Queuli con destino al puerto del Corral, con un cargamento de frutos del pais, i una vez fuera de él, lo cojió un fuerte viento N., que lo echó sobre la costa, perdiéndo-

se totalmente el dia 7 de setiembre de 1876. El FLOR DE TOLTEN era de propiedad de don Vicente Surriba. Los náufragos salvaron.

«VENCEDORA.»

Barca inglesa de Sunderland, su capitan L. Fletcher, que se fué a pique por los 52° 25, de lat. S. i 82° de lonj. O.

La VENCEDORA salió de Porthcawl (Gales del Sur) cargada con carbon de piedra, el dia 4 de julio de 1876, i siguió viaje a Valparaiso en condiciones favorables hasta el 17 de setiembre. Durante el viaje se tomaron todas las precauciones conducentes a impedir que penetrara la ventilacion en la bodega, conservándose el termómetro en una temperatura conveniente hasta el espresado dia, en que comenzó a subir con rapidez.

El 2 de octubre, a pesar de todas las precauciones, la tripulacion llamó la atencion del capitan para manifestarle que no se podia estar en la cámara de proa, que se hallaba en el sollado. En efecto, se abrieron las escotillas i se introdujo en la bodega una barra de fierro, la cual salió tan caliente que hizo conocer que el cargamento se hallaba incendiado.

Se procedió en vista de esto a sacar el carbon i botarlo al agua, pero al cabo de un rato que trabajaba la tripulacion, hubo que suspender la faena, porque no podia soportarse la sofocacion. Al mismo tiempo se arrojaba agua en gran cantidad a la bodega, cuya operacion tuvieron tambien que suspender, porque la jente se hallaba completamente exhausta de fuerzas.

El 3 de octubre empezó a soplar la brisa acompañada de lluvia i la tripulacion emprendió nuevamente su trabajo hasta que el agua corria libremente por toda la cubierta, dejando abiertas las escotillas para que entrara a la bodega, pues preferian en todo caso morir ahogados que ser víctimas del fuego.

El mismo dia como a las 12 h. m. comenzaron a salir las llamas por algunos sitios, a pesar de lo cual emprendió la

tripulacion su trabajo alternándose cada diez minutos, que era el mayor tiempo que podian permanecer en la bodega.

En estas circunstancias avistaron de un modo providencial a la EASTERN LIGHT, cuyo buque se aproximó al otro dia temprano. Su capitan vino a bordo de la VENCEDORA i en compañia del capitan de ésta bajaron a la bodega, pero tuvieron que salir inmediatamente porque el humo i las llamas les impidieron permanecer allí.

Despues de una larga i bien meditada consulta se resolvió abandonar a la VENCEDORA, antes de lo cual se intentó bajar a la bodega para sacar algunas provisiones, lo que fué enteramente imposible, i salieron del buque con lo que llevaban encima.

Tres horas despues, la VENCEDORA no era mas que una pira de fuego; los palos se fueron a la banda, i se supone que el buque se haya ido a pique, porque al siguiente dia no se veia ni un solo vestijio sobre el mar. La VENCEDORA pertenecia a la casa de los señores William Nichelson e hijo de Sunderland.

Los náufragos llegaron al Callao el 5 de noviembre de 1876.

UN BUQUE.

A fines de 1876 naufragó un buque, cuya naturaleza i nacionalidad nos son desconocidas, en las cercanias del Cabo de Hornos; pero consta por una comunicacion del señor gobernador de Punta Arenas de Magallanes, dirijida al señor Ministro de Relaciones Esteriores, por la cual solicita que los indios fueguinos sean recompensados por los servicios prestados a los náufragos, con cuatro vacas paridas del ganado que el fisco tiene en Magallanes.

La contestacion del Ministro fué la siguiente: «Santiago, marzo 23 de 1877.—Este Ministerio ha recibido con satisfaccion la noticia dada por US. de haber prestado ausilio los indios fueguinos a los náufragos de un buque que se perdió cerca del Cabo de Hornos, segun lo asegura a V. S. el obispo

Sterling i los tripulantes del bergantin ingles procedente de Ushuwaia que ha tocado en Punta Arenas.

«Este hecho da motivo para que V. S. esprese al señor obispo Sterling los agradecimientos de mi Gobierno por los esfuerzos tendentes a civilizar a aquellos salvajes; i es, por otra parte, mui digno de un premio que sirva de estímulo para su repeticion. En consecuencia, queda V. S. autorizado para hacer el obsequio que me indica, en la forma que espresa su citado oficio».—(Firmado).—*José Alfonso.*

Por esto se vé la parte que tanto la autoridad de la colonia de Punta Arenas de Magallanes, como el Gobierno central del pais, prestaban a la moralizacion de los indios fueguinos, cooperando en comun con los misioneros ingleses de Ushuwaia, que tanto han contribuido a su civilizacion en pró de los náufragos de las rejiones australes del pais.

No nos es dado precisar el nombre ni el pabellon de la nave náufraga; pero el hecho es oficial i habla mui a favor del Gobierno de Chile al sostener en Punta Arenas de Magallanes la colonia que hoi se halla tan floreciente i que tantos servicios ha prestado i presta a los náufragos de aquellas comarcas.

«PACÍFICO.»

Bergantin uruguayo en viaje del puerto de Totoralillo para Valparaiso, en lastre, capitan E. Lerch. Atormentado por un fuerte viento del N., descubrió una via de agua i se fué a pique 30 millas al O. del puerto de salida, el 27 de noviembre de 1876.

La tripulacion, compuesta de ocho hombres, salvó en un bote i arribó a la isla de Chañaral.

El Pacífico era de propiedad de don Enrique Milbrandt, de Valparaiso.

«BASILIA.»

Bergantin nicaragüense en viaje de Chiloé para los puertos del N., con un cargamento de maderas: al correr el es-

trecho de Chacao, sorprendido por una calma chicha, fué arrastrado por la corriente, que lo hizo embestir en la roca de Remolinos, sufriendo averias en su casco, por lo cual se vió obligado a arribar a la bahia de Ancud, lleno de agua i tuvo necesidad de varar para no irse a pique, inutilizándose por completo.

«UNITED STATES.»

Buque de los Estados Unidos de América, capitan Jorje Sunt, en viaje de Liverpool para San Francisco de California, con un cargamento de 1,700 toneladas de carbon de piedra. Se incendió a la altura del Cabo de Hornos el 17 de setiembre de 1876. El capitan, luego que se apercibió del peligro, adoptó todas las providencias conducentes a impedir su propagacion. Hizo cerrar los ventiladores i las escotillas de la bodega; pero al dia siguiente voló la escotilla de proa i el fuego tomó gran incremento. Se hizo uso de la bomba de incendio, sin resultado alguno, siendo obligados los tripulantes a abandonar al UNITED STATES a 80 millas al NO. del Cabo de Hornos, refujiándose en la barca británica YAUSOUTH, que se hallaba a la vista, quien los llevó sin novedad al puerto del Callao, el 19 de octubre de 1876.

«MERCATOR.»

El capitan Him Micholsen del pailebot nacional LUISA, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, dió parte a las autoridades de la colonia que en su viaje a la pesca de lobos marinos en las rocas e isletas inmediatas a la isla de los Estados, atraido por una señál izada al tope de un buque náufrago, sobre la costa NE. de dicha isla, se acercó a él, el 24 de octubre de 1876. Pasó a la nave, que halló abandonada, resultando ser la MERCATOR, buque belga, con destino a Valparaiso, sin poder descubrir su procedencia.

La playa inmediata al lugar del naufrajio se hallaba sem-

brada de gran número de bultos i efectos que provenian sin duda del cargamento de la Mercator.

No pudiendo el Luisa detenerse, el capitan se dirijió a depositar su jente sobre las piedras en que debia ejecutar la caza, i al volver de nuevo al sitio del naufrajio de la Mercator, reconoció que una goleta norte-americana i otra oriental, loberas las dos, habian tomado un cargamento completo de las mercaderias perteneciente al buque náufrago, dirijiéndose en seguida a las islas Malvinas. 1 Las embarcaciones loberas de las rejiones australes hacen con alguna frecuencia esta clase de pesca.

El Mercurio de Valparaiso, fecha 15 de diciembre, agrega:

«La barca británica Our Queen, procedente de Dundee en la tarde del 13, tomó el dia 20 de noviembre a su bordo 8 hombres, pertenecientes a la tripulacion de la barca belga Mercator, naufragada en la punta NE. de la isla de los Estados.

«La tripulacion se componia de 17 hombres, pero el capitan, el piloto i 6 hombres mas se ahogaron, salvándose solo los 8 que trajo la Our Queen.

«La Mercator habia salido de Amberes el dia 17 de agosto de 1876 con destino al puerto de Valparaiso.»

«AMERICA.»

Barca guatemalteca con un cargamento de carbon de piedra. Hallándose al ancla en el puerto de Lota, descubrió una via de agua que, no pudiendo estancar sus bombas, fué necesario vararla en la playa el dia 22 de enero de 1877, donde fué inutilizada.

«ANNE CHANDDOCK.»

Goleta inglesa, de la matrícula de Liverpool, del porte de 442 toneladas de rejistro, procedente de Valparaiso i con destino

1. *Diario Oficial de Chile* del 24 de marzo de 1877, núm. 21.

a Queenstown, capitan E. T. Chanddock, con un cargamento de trigo, se fué a la costa en la boca del rio Maule, destruyéndose por completo.

De las investigaciones practicadas para inquirir las causales que motivaron el siniestro, resultó que, estando al ancla, le faltó la cadena a las 4 h. de la mañana de un dia de enero de 1877, en circunstancia de que todo el mundo dormia a bordo. Habia falta completa de vijilancia.

«INCH MOAN.»

Barca inglesa, del porte de 816 toneladas de rejistro, con un cargamento de trigo i barras de cobre. Saliendo del puerto de San Antonio para Liverpool, varó sobre el banco S. del puerto, perdiéndose totalmente, i todo por no haber aceptado su capitan los servicios del práctico local que se le habia ofrecido. El capitan de la barca era Mr. Robert Coxon. Siniestros de esta naturaleza son de los mas vulgares, proviniendo de ordinario de una falsa economia.

Muchos capitanes de buques no aceptan los servicios de los prácticos locales por creerlos innecesarios, i pagan con su buque i cargamento la confianza ciega que tienen en sí mismos.

«ROSINA.»

Bergantin nicaragüense en viaje a la caleta de Sarco, encalló en un rodal de piedra cercano a la isla Chañaral (costa de Coquimbo). Rompió sus fondos i se fué a pique el dia 1.° de mayo de 1877. La tripulacion salvó en sus botes. Las investigaciones respecto a las causas del siniestro no aclaran punto alguno.

«LUCIANA.»

Barca nicaragüense con un cargamento de maderas, en viaje de Puerto Montt para Valparaiso, capitan J. Kiel. Al

embocar el estrecho de Chacao con una brisa inestable, la cojió una calma chicha, i arrastrada por la corriente vaciante, sin gobierno, chocó en la roca de Remolinos i se fué a pique.

Los náufragos salvaron en los botes.

Siniestros de este jénero, en la misma roca, con calma chicha o brisas inseguras, estan demostrando que no es conveniente embocar el estrecho de Chacao sin contar con una brisa hecha, i es por esto que las *Instrucciones Náuticas* aconsejan varios surjideros de espera para casos de calma o brisas locas.

«ALONDRA.»

Barca guatemalteca, capitan E. Grandi, procedente de Puerto Montt i destino a Antofagasta, con un cargamento de maderas. Sorprendida por una calma chicha, la corriente de la marea la aconchó sobre el banco de Perhue, al S. de la isla Puluqui, donde fué inutilizada al dar sobre la costa. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

Las investigaciones practicadas en demanda de las evidencias que motivaron el naufrajio, atribuyen la pérdida de la ALONDRA a no haber fondeado a tiempo una ancla, en espera de viento hecho o marea favorable.

«SAN RAFAEL.»

Buque ingles, de la matrícula de Liverpool, en viaje al Pacífico con un cargamento de carbon de piedra, se incendió a la altura del Cabo de Hornos.

La tripulacion abandonó al buque incendiado i partió en dos botes; uno de éstos fué encontrado por otro buque, el cual condujo a los náufragos a Inglaterra, i el otro, en que se hallaba el capitan, su mujer i 7 hombres, fué a abordar la costa de la Tierra del Fuego, donde los esperaban los horrores del hambre.

Los indíjenas encontraron muertos a los náufragos, con escepcion de uno que estaba moribundo. En vez de matarlo, los indíjenas procuraron volverlo a la vida, i fueron a dar parte de lo sucedido a la Sociedad de Misioneros del Norte.

Este hecho llegó a conocimiento del Gobierno ingles, que espidió luego órden para que fueran jenerosamente recompensados los indios. Al recibir los premios, que consistian en trajes i adornos, se presentaron casi todos. [1]

Esta accion humanitaria de los indios fueguinos, se ha repetido ya con alguna frecuencia, viendo así los misioneros recompensados todos sus sacrificios para civilizar a los indíjenas.

EL GRAN TEMBLOR DE TIERRA

ocurrido el dia 9 de mayo de 1877, a las 8 h. 25 m. p. m., parece que tuvo su centro de conmocion en Arica o sus inmediaciones. La trepidacion de la corteza terrestre duró de 2 a 3 minutos. Este terremoto, a mas de abatir la mayor parte de las casas de los pueblos litorales del norte, dió oríjen a una ola seísmica del Océano, que se hizo notar sobre toda la costa occidental de América i en muchas islas del Pacífico, con mas o ménos fuerza, causando estragos diferentes, segun las localidades que se hallaban mas o ménos cercanas al centro de conmocion.

En las ensenadas litorales, la ola seísmica desbordante se presentó bastante arbolada, las barrió de N. a S., causando ademas destrozos en los pueblos, i siniestros, mas o ménos destructores, en las naves surtas en los puertos; i un poco mar afuera, el movimiento de las aguas del Océano fué tambien inusitado i de efectos caprichosos, que duraron por algun tiempo despues del terremoto, como se comprenderá por las citas que se leen en seguida:

La barca nicaragüense MARIA LUISA, segun su capitan, es-

1. Datos sacados de *El Mercurio* de Valparaiso del 22 de enero de 1878, quien los tomó de un diario estranjero, sin entrar en pormenores, lo que es de sentir.

perimentó una fuerte corriente de mar de N. a S., durante los dias 9, 10 i 11 de mayo. El dia 10 se hallaba por los 32° de lat. S. i 74° de lonj. O., en circunstancias de que el viento era del S. fresco.

El capitán de la barca nicaragüense Aguila, dice que el dia 11 del mismo mes, hallándose sobre el paralelo de Puerto Nuevo de San Antonio i a 20 millas de distancia, notó una fuerte corriente en el mar de N. a S., que le arrastró 50 millas hácia el S. El viento era del S. i llevaba rumbo a Valparaiso.

El capitan Mills del vapor ingles Lima, dice que durante el viaje de Valparaiso al Callao esperimentó una corriente estraordinaria que arrastraba su nave hácia tierra, la que lo obligó a cambiar su rumbo várias veces para separarse de la costa. En el viaje anterior salió de Islai a la hora de costumbre i marcó el rumbo al N 69° O., con el cual calculaba pasar 5 millas afuera de punta Atico, i habiendo avistado dicha punta, notó que iba sobre tierra por la parte de adentro de la espresada punta. Tuvo, pues, que variar de rumbo 21° al O. a fin de salvar el peligro.

I agrega todavia, que «durante sus viajes, despues del terremoto del 9 de mayo, ha observado frecuentes corrientes que atraen hácia tierra con tanta violencia, que es indispensable estar en una constante vijilancia, cambiando su rumbo para evitar las rocas. Es de creer que el capitan del vapor ingles Eten no haya observado oportunamente este fenómeno, i como la noche que salió de Valparaiso era lluviosa i ademas habia una densa neblina, no pudo ver la tierra; hacia su rumbo ordinario i la corriente de que hemos hablado lo arrastró hácia las rocas de punta Ventanas. No queda duda ninguna de esta conjetura si se observa el diario de navegacion del vapor Lima.»

«Algunos otros comandantes han observado la misma corriente, i aun todavia no se puede saber si continuará este fenómeno; será conveniente que los que no han tenido ocasion de observarlo, tomen nota de lo que se ha dicho, para marchar con seguridad.

«En casi todos los puertos entre el Callao i Valparaiso, dice el mismo capitan Mills, que la mar ha estado mui ajitada. El 15 de junio el vapor Lontué no pudo comunicar con tierra. Los pasajeros que iban al S. tuvieron que ir a Pisco en el Lima, para esperar allí el vapor del sur.»

Entre los siniestros totales ocurridos a causa del terremoto, se pueden citar:

«SHAMROK» i

«MARIE ANTONIETTE.»

Ademas hubo que abandonar tres buques a causa de su mal estado, quedando 7 mas desmantelados.

Todos estos siniestros ocurrieron en la caleta Punta de Lobos (21° 05' de lat. S.); la ola desbordante echólos a pique.

En la bahia de Iquique se fué a pique *un buque aleman*, cargado con salitre, i *otro buque* que se fué a la playa, destrozándose.

«CISTERNA.»

Vapor aguador i viajero entre Arica e Iquique, encargado de proveer de agua potable a la poblacion. Este buque fué arrojado sobre la isla Serrano, i ademas *un bergantin*, que fué tambien destrozado.

Se fueron tambien a pique en la costa muchas goletas del cabotaje e infinidad de embarcaciones menores, como lanchas, botes, chalupas, etc., quedando el mar i la playa cubiertas de escombros.

«BUENA ESPERANZA.»

Balandra chilena, del porte de 30 toneladas de rejistro, del tráfico de la costa de Arauco; en viaje del rio Lebu para la caleta Tirúa, batida por un fuerte viento del N., corrió al

S. i fué a embarrancar en la boca del rio Mehuin, donde sufrió pérdida total. Los náufragos salvaron en tierra.

UNA BALANDRA.

Barquichuelo chileno, del porte de 25 toneladas de rejistro, en viaje de Carrizal Bajo para rio Tolten, embarrancó en la playa de Trehuin, sufriendo pérdida total. La tripulacion salvó en tierra; mas las informaciones no adelantan nada sobre las evidencias del naufrajio.

UNA BALANDRA

del porte de 25 a 30 toneladas, construida en Chiloé, propiedad de don Mariano Rojas, en viaje del puerto de Ancud, con un cargamento de maderas, naufragó a mediados de julio de 1877 en la costa de Lobos (Archipiélago de Chiloé), sufriendo pérdida total.

UNA BALANDRA

construida en Chiloé, propiedad de don Vicente Robles, en viaje del interior i con destino al puerto de Ancud, con un cargamento de maderas, naufragó en el estero de Manao, a mediados del mes de julio de 1877, perdiéndose totalmente. Era del porte de 25 a 30 toneladas.

«JUANITA DELFINA.»

Barca chilena, del porte de 571 toneladas de rejistro, capitan H. Stacker; en viaje del puerto de Lota con destino a Calbuco, en lastre, para tomar un cargamento de maderas. Despues de un temporal de viento del cuarto cuadrante, empeñada la barca con un fuerte viento del O., rifadas sus velas,

embarrancó 7 millas al S. de la desembocadura del rio Chepu, en la costa occidental de la isla Grande de Chiloé, el 21 de junio de 1877. Los náufragos, en número de 14, salvaron sobre los escombros de la nave, ménos dos que perecieron ahogados.

La Juanita Delfina, llevaba tambien como pasajeros a la esposa del capitan doña Dorotea Chappardi, su hija Elena Stacker, que salvaron mui maltratadas i casi desnudas.

Durante los 8 dias que los náufragos permanecieron en el lugar del naufrajio, tuvieron que soportar penosos sufrimientos en medio del bosque de la comarca i el rigor de las fuertes lluvias i tempestades; pero lo mas triste de este naufrajio fué la desgraciada muerte de la señora del capitan, que desembarazó en medio de las lluvias i sin abrigo alguno; pereció la criatura i la señora espiró poco despues.

UNA BALANDRA

del porte de 25 a 30 toneladas, construida en el interior del archipiélago de Chiloé, en viaje de Castro para el puerto de Ancud, con un cargamento de trigo, papas i otros artículos, naufragó en los bajos que destaca hácia el oriente Guapi Linao, sufriendo pérdida total, a mediados del mes de julio de 1877.

«ETEN.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), del porte de 1,450 toneladas de rejistro. Este vapor habia salido de Valparaiso con tiempo cerrado i lluvioso, i con destino al puerto del Callao i puertos intermedios, conduciendo pasajeros i un cargamento surtido, encalló en la costa de Aconcagua, 2 millas al N. de la desembocadura del rio Chuapa.

«Eran las 5 de la mañana del dia 15 de julio de 1877. Se

hallaba de guardia el tercer piloto Mr. Tomas Ford.[1] Repentinamente, pasajeros i tripulantes interrumpieron su sueño por el fuerte estremecimiento del vapor al montar la roca. Abandonaron sus lechos, i en la confusion del primer momento corren desatentados por acá i por allá. Unos ocupan las járcias i otros los botes. El capitan hace vanos esfuerzos para restablecer el órden i proveer a arriar los botes. Nada se oye. Se dijeron ¡sálvese quien pueda! i cada cual buscó su propia salvacion.

«De 50 a 60 personas se precipitaron a uno de los botes salvavidas, lo arriaron de un estremo, i la mayor parte cae al mar, donde encuentran su muerte. Solo cien fueron los favorecidos que, sin saber como ni cuando, se hallaron flotando i arrastrados por la corriente hácia la playa, donde llegaron salvos; pero los golpes del mar los habian estropeado. Entre ellos se hallaba el jóven don Ramon Santa Cruz, quien tuvo la sangre fria de vestirse ántes de abandonar el vapor.

«El resto se refujió en una roca vecina, distante 300 metros, mas o ménos, de la orilla. Creen encontrar en ella una tabla de salvacion i la mayor parte halló allí su tumba. Amigo, es materialmente imposible pintar la escena de dolor que tuvo lugar en esa roca. Sesenta o mas infelices se estrecharon tomándose unos a otros, para asegurarse contra los frecuentes golpes de mar que los baña, i de donde solo la Providencia podria arrancarlos de los brazos de la muerte.

«Pero, por desgracia, los elementos estaban en contra de ellos. El viento arreciaba, el mar se enfurecia, i una lluvia abundante bañaba a los desgraciados i un frio intenso embotaba sus facultades. Los golpes de mar diezmaban a los infelices náufragos. Cada ola arrastraba dos o tres i los mas animados desafiaban el terrible elemento i reconquistaban su vida palmo a palmo, ganando la orilla a nado, donde eran recibidos por la jente que desde los lugares vecinos habia ocurrido a la noticia del siniestro.

---

1. *Diario Oficial de Chile* del dia 23 de julio de 1877.

«Estos hacian inauditos esfuerzos para prestar ausilio a los de la roca, pero la falta de recursos i mas que todo, el estado del mar, que cada vez se hacia mas impetuoso, no les permitia hacer nada. Sin embargo, el segundo piloto del vapor Mr. Eriberto Stevenson, que fué uno de los que se arrojó al agua i llegó a la playa de los primeros, demostrando un valor a toda prueba, consiguió echar un bote al agua i haciéndose acompañar de otros tres hombres, pretende en vano dirijirse hácia la roca. Entre tanto el señor Bertier, comisionado por el gobernador de Illapel, busca otros ausilios que prestar a los desgraciados; pero todo es inútil, la mar se hace mas arbolada todavia, lo que no les permite prestar ausilio.

«El mártes por la mañana, esto es, el tercer dia del naufrajio, aparece en el horizonte la corbeta de S. M. B. AMETHYSTE, ella vuelve la esperanza a los ánimos; se creen salvos, pero el buque se acerca a una milla de distancia, observa, pone la proa afuera i se marcha...

«De nuevo la desesperacion se apodera de los infelices. Llevaban ya 54 horas sobre la piedra, horas interminables i terribles. Sin reposo ni aliento, estenuados por el hambre i el frio, la mar i la lluvia, no tenian mas de cinco horas de vida! Serian como las cuatro o cinco de la tarde, cuando una ola inmensa sepultó a los que aun quedaban, que ascenderian a unos veinte.

«Pero la escena mas triste que tuvo lugar en esta roca fatal, fué la siguiente: un señor Bate, padre de dos tiernas niñas, que se dirijian a Coquimbo con procedencia de Europa, donde habia ido por ellas, las que hacia diez años se educaban allá. Volvian despues de tan largo tiempo a estrechar a su querida madre i estrecharon a la muerte. Padre e hijas estaban entre los asilados en la roca. Uno por uno fué arrastrado por la mar, la menor de 16 años de edad, tuvo que presenciar la muerte de su padre i la de su hermana en la imposibilidad de prestarles ningun ausilio.»

De las 160 personas que conducia el vapor ETEN, entre pasajeros i tripulantes perecieron 126, salvando tan solo 34: 14 pasajeros i 20 tripulantes. El mar solo arrojó a la costa 13 cadáveres.

De entre los numerosos episodios que debieron haber tenido lugar en el desastroso naufrajio, se pueden citar los siguientes, que publicó la prensa de Valparaiso:

La señora Juana Castillo, pasajera que figura en el número de las salvadas, despues de una larga lucha en el agua, logró apoderarse de una tabla i flotando con ella pudo alcanzar la costa despues de desesperados esfuerzos. Ya entre las rocas, agobiada por el cansancio, se vió atacada inopinadamente por un buei, náufrago como ella, que habia podido salvar de la catástrofe; pero salvó tambien del nuevo peligro, guareciéndose entre las rocas de la ribera.

Doña Maria Vicuña, otra de las náufragas, después de esperimentar mil sufrimientos i una larga lucha, logró apoderarse de un gran baul que flotaba cerca de ella i asido a él pudo cojer la tierra, aunque mui maltratada.

Don Enrique Egulhide, uno de los pasajeros, escapó a nado del vapor, demostrando verdadero arrojo. Dos hombres que se habian apoderado de un bote, talvez el único que se habia podido poner a flote en el momento del siniestro, se negaron a conducirlo en la embarcacion, mas él, apurando sus fuerzas, logró alcanzarlo i subir a bordo, no sin tener que librar una fuerte lucha con los tripulantes. Una vez en tierra i repuestas sus fuerzas, se concretó por entero a ayudar a los náufragos, precipitándose al mar en repetidas ocasiones para llevarles ausilios, teniendo la fortuna de servir a varios en los momentos mas críticos.

El segundo piloto del Eten, Mr. Stevenson, fué otro de los héroes, como antes se ha dicho, siendo su conducta mui encomiada por los sobrevivientes a causa de sus esfuerzos por ausiliar a los náufragos, en medio de una carencia absoluta de recursos.

He aquí el fallo de la Corte Naval Inglesa, recaido con motivo del naufrajio del vapor Eten:

«La Corte Naval, reunida en conformidad de la órden del Cónsul de S. M. B., procedió a investigar las causas que mo-

tivaron el naufrajio del vapor británico Eten, de la matrícula de Liverpool, cuyo número oficial es 65,905, siniestro que ocurrió en la roca Toro, cerca de punta Ventanas, en la costa de Chile, el 15 de julio de 1877. Habiendo deliberado i tomado en consideracion los testimonios i las observaciones referidas (se refiere al proceso) por parte de la tripulacion salvada del citado buque i de otros testigos declarantes que concurrieron ante la corte.

«La Corte admite: que el rumbo gobernado por el vapor Eten, desde la salida de Valparaiso fué N20°O. del compas; que siendo este rumbo un grado mas al O. que el rumbo jeneralmente usado i hasta donde ha sido posible augurar, este rumbo era seguro i el que debió gobernar el buque por compas; ademas, las evidenciasd emuestran que el buque no fué nunca gobernado durante la noche, mas adentro del rumbo, hasta las 4 h. de la madrugada del dia del siniestro, a cuya hora se alteró el rumbo un grado, nada mas, quedando gobernando el rumbo jeneral.

«Que como la Corte no puede obtener ningun dato sobre el compas del buque i de sus desviaciones, se encuentra imposibilitada para decir a qué distancia de la costa llevaria al buque el referido rumbo;

«Que, como a las 5 h. 50 m. a. m. del dia 15 del presente, el buque chocó en las piedras cerca del cabo o punta Ventanas, como a una milla al norte i algo al éste de ella (en otros términos 1.25 millas al NNE. de la citada punta);

«Que, como el buque habia permanecido gobernando por algun tiempo al O. del N., la Corte solo puede esplicar que el encallamiento del buque dentro de la punta, es debido a una mui repentina aberracion del compas, causada por los (truenos i relámpagos), una fuerte descarga eléctrica, o por una repentina e inusitada fuerza de corriente o *ras de marea* en aquellas vecindades, a que es indudable la evidencia para demostrar que el disturbio o fenómeno de marea tuvo lugar a lo largo de la costa.

«Es sabido que en toda la costa de Chile las mareas corren

con mayor fuerza en las ensenadas i bahias en los dias de temporal, especialmente del norte,» etc.

RIADA DEL RIO MAULE.

El dia 15 de julio de ese año, se esperimentó en la ria de Constitucion un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante i un copioso aguacero, que produjo en el rio Maule una gran crece de sus aguas, como hacia muchos años no se habia esperimentado otra igual, dando lugar a una riada que inundó la ciudad, barrió La Isla que tiene a su frente norte, sus edificios i plantaciones, e hizo faltar las amarras a los buques surtos en la ria, encallando en la ribera, donde fueron destrozados algunos de ellos.

A mas de estos perjuicios, las embarcaciones menores de la ria fueron por completo arrasadas por las aguas, como asimismo los astilleros i varaderos. Solo mencionaremos aquí los naufrajios totales:

«WILLIAMS REBOLLEDO.»

Pailebot chileno, del porte de 75.01 toneladas de rejistro, construido en Constitucion, su dueño Meza Hermanos, i destinado al cabotaje. Fué echado a la costa, donde se hizo pedazos. No hubo pérdida de vidas.

«MATILDE.»

Pailebot chileno, del porte de 86.36 toneladas de rejistro, propiedad de don A. de La Fuente. Dió en la costa sufriendo pérdida total. No hubo víctimas.

«ROSARIO.»

Bergantin nicaragüense, echado a la costa, como los precedentes, a causa de la violencia de la riada del Maule, donde sufrió pérdida total.

«MARIA LUISA.»

Barca chilena, del porte de 446 toneladas de rejistro, su dueño don S. Arestizábal, fué destrozada sobre la costa.

«GRINGO.»

Barca guatemalteca, del porte de 323 toneladas de rejistro, procedente del puerto de Ilo i con destino a Huiti, capitan don P. N. Olivier i su dueño don E. H. Longdon. Un fuerte temporal de viento del NNO. la hizo encallar en la costa de la bahia de Ancud el dia 12 de julio de 1877, perdiéndose totalmente. La causa del siniestro fué debida a haberle faltado las amarras i al mal estado de sus fondos. No hubo víctimas.

«DENDERAH.»

Vapor de la Compañia Alemana Kosmos, del porte de 988 toneladas de rejistro, con pasajeros i un cargamento variado. Procedia de Valparaiso i se dirijia a Hamburgo, i encalló en la punta Baja del Estrecho de Magallanes, en el mes de julio de 1877, perdiéndose totalmente; pero no hubo víctimas.

«CAROLINA.»

Balandra chilena, al ancla en el puerto de Tomé. Un temporal de viento del NO. que sopló el dia 17 de julio de 1877, le hizo faltar las amarras i dar en la costa, perdiéndose totalmente; pero no hubo víctimas.

«ANITA.»

Goleta chilena, ocupada en la pesca de lobos marinos, su capitan i dueño don José Nogueira, de Punta Arenas de Ma-

gallanes. Azotada por por un fuerte ventarron del SO. se fué a la costa en la bahia Posesion, donde fué inutilizada. No hubo pérdida de vidas. El siniestro ocurrió el 18 de julio de 1877.

«MATHIAS MEYER.»

Barca alemana, del porte de 800 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra i artículos navales. En viaje de Inglaterra para Valparaiso, capitan E. Niemann, embarrancó en la costa de Iloca, provincia de Curicó, donde fué destrozada por el mar el dia 24 de julio de 1877. La tripulacion, compuesta de 14 hombres, salvó en tierra, ménos 2 que se ahogaron.

La pérdida de este buque fué atribuida a un error en lonjitud, que no pudo preveer, e influenciada por los temporales del cuarto cuadrante que se habian esperimentado.

«ERNESTO.»

Barca guatemalteca, en viaje del puerto de Calbuco i destino al de Chañaral de las Animas, con un cargamento de maderas, naufragó en la costa N. de la isla Quenu el dia 22 de setiembre de 1877, donde fué inutilizada.

Las informaciones que se han tenido a la vista, no arrojan luz alguna respecto a las evidencias del siniestro.

«VELOZ.»

Pequeño vapor chileno del porte de 37 toneladas de rejistro. Estando al ancla en la rada de Punta Arenas de Magallanes, fué echado a la costa por la violencia de un temporal de viento del SE., que sopló el dia 18 de julio de 1877. Este temporal de fuerza huracanada, les hizo faltar las amarras a todas las embarcaciones surtas en la rada, echándolas a la costa, donde se perdieron totalmente.

El temporal jiró del SE. al S. i terminó por el SSO., haciéndose notar por sus jiros opuestos a la lei de las tormentas en el hemisferio austral.

Los siniestros marítimos ocurridos fueron los siguientes:

«SAN PEDRO.»

Goleta uruguaya, le faltaron las amarras i dió en la costa inutilizándose totalmente, sin pérdida de vidas.

«LUISITO.»

Pailebot chileno, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, como los anteriores.

UNA BALANDRA.

Embarcacion de vela del porte de mas de 20 toneladas, propiedad de don Pedro José Cárdenas, con un cargamento de maderas, fué echada a la costa en la bahia de Ancud, por la fuerza de un temporal de viento de NNO. que sopló el dia 2 de julio de 1877, haciéndose pedazos.

«MILAGRO.»

Pailebot chileno del porte de 42.69 toneladas de rejistro, construido en Lebu, propiedad de don Matias Rioseco, con un cargamento de carbon de piedra, procedente del puerto de Lebu i destino a Talcaguano, capitan Juan Bultz.

Fué echado a la costa en la bahia de Arauco por la fuerza de un temporal de viento del cuarto cuadrante, en el mes de agosto de 1877.

La pérdida fué total, pereciendo ahogados sus seis tripulantes.

«EDITH.»

Goleta inglesa, de la matrícula de Constitucion, en viaje de la ria i con destino al norte, con un cargamento de harina i trigo, propiedad de los señores Cooper i C.ª. Al salvar la barra el dia 19 de noviembre de 1877 fué echada a la costa de Quivolgo, perdiéndose totalmente. Se salvó gran parte del cargamento, velámen i aparejos.

Los náufragos salvaron en tierra.

«ATACAMA.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), en viaje del puerto de Carrizal Bajo para Caldera, con pasajeros i un cargamento surtido, al mando del capitan Lambirth, chocó en la noche del 30 de noviembre de 1877 en el rodal de piedras llamado Caja Chica, por frente al Puerto Viejo de Copiapó. El Atacama se perdió totalmente, haciendo 96 víctimas entre pasajeros i tripulantes.

He aquí el fallo de la Corte Naval Inglesa en Valparaiso, que esplayó los antecedentes del naufrajio, cosa que no hallamos en los documentos de la época.

«El vapor Atacama encalló en la roca Caja Chica durante la noche del 30 de noviembre, ahogándose el capitan i oficiales del buque i salvándose tan solo cuatro individuos de la tripulacion inglesa.

«No hai antecedentes que demuestren el rumbo que gobernó el buque por su compas majistral desde el momento de su salida de Carrizal Bajo hasta el en que encalló en la piedra;

«Que tampoco hai datos ni antecedente alguno que demuestren que el buque gobernó rumbos incorrectos, segun el que indicaban los compases;

«No hai antecedentes para demostrar que no habia tenido

una cantidad de fierros como cargamento a su bordo u otros minerales que pudieran producirle una aberracion en los compases;

«Que debe haber en esos parajes una fuerte corriente que arrastre o corra hacia el N. i al E., en una palabra, hácia el NE. Despues de los continuados vientos fuertes que soplaron del S. i SO., es mui probable, pero estas circunstancias debieron indudablemente haberse tomado en cuenta por un capitan i oficiales acostumbrados a hacer esa navegacion costanera, i, por consiguiente, dando un rumbo mas abierto, especialmente cuando la noche se puso mas oscura.

«Que admitiendo hubiese corriente i que por ella fuese arrastrado sobre la costa a razon de media milla por hora, lo cual es máximo de corriente que puede considerarse como probable. El ATACAMA zarpó de Carrizal Bajo como a las 3 h. p. m.: en un intervalo de 5 horas, que daria un abatimiento de dos i media millas hacia el E., de manera que si el buque hacia o gobernaba el rumbo debido, dado por el compas, ese rumbo debió llevarlo a dos i media millas al O. de Caja Chica, lo que es demasiado cerca en tiempo claro.

«Mas aun, el buque antes de llegar a Caja Chica, debió pasar a mas de media milla fuera de la restinga de piedras de punta Dallas, i aceptando que la noche puede ser intensamente oscura, a este respecto no hai nada que pruebe que fuera oscura, calimosa o cerrada en niebla, i con una buena vijilancia del parte del serviola, puede observarse alguna indicacion que denunciara la proximidad de aquellos bajos;

«Que la evidencia demuestra que a la hora que el vapor enfrentó a punta Dallas, el oficial de guardia abandonó el puente para dirijirse a popa a tomar nota de la distancia que acusaba la corredera de patente, i que el serviola abandonase el castillo para llamar su relevo. Que teniendo una buena vijilancia de serviola, el reflejo que producen las rompientes hacia la proa, o la silueta o sombra de Caja Chica, puede verse ostensiblemente, cuando aun habia posibilidad de evitar la catástrofe;

«Que es mui posible que el oficial encargado de la guardia,

en aquel momento estuviese soñoliento o cansado por un largo dia de trabajo, o por hábito, confiado completamente en la derrota que su capitan habia indicado para el buque; sus facultades no estaban en aptitud de mantener una vijilancia mui estricta, en espectativa de un posible peligro, aunque con o sin conocimiento de él, debió saber que siempre hai peligro para una nave que navega cerca de una costa no bien conocida i con tiempo oscuro;

«Que, aun aceptando que el capitan no hubiese cometido ninguna equivocacion al dar su rumbo, todo tiende a demostrar que para aquella oscura noche el rumbo dado fué demasiado cerca de tierra, hasta que algo se hubiera podido ver para rectificar la posicion i aun haber dado mas resguardo a la costa para las eventualidades;

«Que considerando la cantidad de otros trabajos que ellos tienen que atender, como tambien hacer con toda regularidad el servicio de guardia, los oficiales al ir al cumplimiento de su deber, en mas de una ocasion i en cada viaje, se encuentran en un estado tal de inutilidad para hacerse cargo de tanto número de vidas como valiosos intereses, lo cual no se toma suficientemente en consideracion; no obstante de estar mui animado del cumplimiento de su deber; perfectamente sóbrio i naturalmente dispuesto i aun puede estar cansado, por falta de atencion mental i de perspicacia oportuna, donde hai tantos intereses que se esponen i tanta confianza depositada;

«Que de los hechos precedentes, como tambien del conocimiento de otros naufrajios que han tenido lugar, la Corte ha convenido en decir que la percepcion de una falsa seguridad existe en muchos casos; que es mucho presuponer donde la responsabilidad descansa en su mayor grado en el capitan. Los oficiales en ningun caso, sobre este punto, se preocupan de rectificar el rumbo que se les ha ordenado», etc.

«MIAMI.»

Barca inglesa, que por haber chocado en una roca ahogada de caleta Molle, al S. del puerto de Iquique, se fué a pique el dia 29 de noviembre de 1877, con su cargamento de 17,000 quintales de salitre.

La roca era hasta entónces desconocida, por lo cual se le dió el nombre de la barca. La pérdida fué total i los náufragos salvaron en los botes de la nave.

«SUERTE.»

Barca nicaragüense, del porte de 140 toneladas de rejistro, procedente del puerto de Lota i en viaje a Valparaiso, se fué a pique por fuera de la rada de su destino. El buque era viejo i hacia su viaje mui recargado de carbon de piedra. Descubrió una via de agua que no pudieron agotar sus bombas cegadas por el carbon. El buque se hundia i hubo necesidad de abandonarlo, salvando la tripulacion en los botes. La fragata DELPHIN recojió a los náufragos el 20 de diciembre de 1877 i los condujo a Valparaiso.

«INDOMABLE.»

Bergantin, probablemente ingles, en viaje de la costa del Perú i con destino a Inglaterra, con un cargamento de guano, que naufragó a 35 millas de Punta Arenas de Magallanes. Los náufragos anduvieron 21 dias en los botes, a merced de las olas. Cuatro de los náufragos murieron de hambre i de sed, i los 11 restantes tuvieron que remar durante 72 horas para alcanzar la costa de Montevideo.

Los documentos que se han tenido a la vista nada dicen con relacion a las evidencias del siniestro; pero el naufrajio es efectivo, i las aventuras que se supone esperimentar se deben en gran parte a exajeracion de las costumbres de los indíjenas, segun las consignan los antiguos derroteros.

«GRISELDA.»

Pailebot chileno, en viaje de Lota para la rada de Lebu, con un cargamento de frutos del pais, naufragó al N. de la isla Santa Maria, perdiéndose totalmente el dia 25 de diciembre de 1877.

Sorprendido el GRISELDA por una calma chicha, espesa neblina i gran braveza de mar, la accion de la corriente i de la marejada lo arrastró hácia la costa, donde fué destruido. Los náufragos salvaron en un bote de la nave. El GRISELDA era de propiedad de los señores Arnaud Bourgeois i C.ª

1878

«CAROLINA.»

Barca guatemalteca, del porte de 500 toneladas de rejistro, en lastre, capitan A. Steffant i dueño don Federico Berg; del puerto del Callao con destino al archipiélago de Chiloé. Hallándose cerca de la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, se fué a pique, a causa de una via de agua, en el mes de enero de 1878.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave i desembarcaron en el puerto de San Juan Bautista, donde fueron ausiliados. La barca CHARLES EDWARDS los condujo a Valparaiso, sin novedad. El siniestro ocurrido a este buque está demostrando la vetustez de su casco o la falta de carena. Era del cabotaje de la costa chilena, no obstante su bandera.

«C. D. H.»

Barca guatemalteca, del porte de 274 toneladas de rejistro, capitan i dueño don Cornelio Hill; en viaje de Ancud para Valparaiso, con un cargamento de maderas, chocó con un cuerpo flotante tres millas al S. de la isla Santa Maria,

abriéndose una gran via de agua. El capitan i tripulantes se vieron obligados a abandonarla, 15 millas al O. de la isla Santa Maria, refujiándose en sus botes. La barca se fué a pique en seguida, naufrajio que ocurrió el 9 de enero de 1878.

Las informaciones que se han tenido a la vista dejan mucho que desear sobre la naturaleza del cuerpo flotante, i llama la atencion por el local que ocupaba la C. D. H. en el momento del choque.

«ANTONIA.»

Barca nicaragüense, en viaje del puerto de Valparaiso para el Corral, en lastre. Naufragó totalmente en alta mar, sin volverse a saber de ella ni de sus tripulantes, en el mes de enero de 1878. Su capitan era don J. Vasquez i sus dueños los señores Vergara i C.ª, de Valparaiso.

Siniestros como el de la barca Antonia i tantos otros que ocurren en alta mar, deben tener por orijen la vetustez de las naves o la falta de carena. Los armadores confian muchas veces en «su buena estrella» o a la intrepidez del capitan, en otras; pero el caso es que tales naufrajios suelen tener por orijen la complacencia de muchas autoridades marítimas, que permiten a las naves hacerse a la mar en malas condiciones, i a veces, estando declaradas inútiles, cuando no escasas de velámen.

«ENRIQUE.»

Bergantin chileno, en viaje de Constitucion para Antofagasta, con un cargamento de cebada. Esta nave no llegó a su destino, por lo que se la supuso náufraga o perdida en alta mar. Su capitan era don B. Berlang i sus dueños los señores N. Döll i C.ª El naufrajio debió tener lugar en el mes de febrero de 1878. A este siniestro caben las mismas reflexiones hechas al precedente i tantos otros.

«P. R. HAZELTEIN.»

Fragata de los Estados Unidos de América, en viaje al Pacífico, encalló en una roca cercana a la isla Walleston, por los 55° 28' de lat. S. i 67° 34' de lonj. O. La fragata se fué a pique con la proa en 9 metros de agua i 29 en la popa. La tripulacion salvó en los botes de la nave.

La P. R. Hazeltein procedia de Nueva York i se dirijia a San Francisco de California, con un cargamento surtido. El siniestro ocurrió el dia 18 de febrero de 1878. Los náufragos se dirijieron a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes.

«CHARLES EDWARDS.»

Barca chilena, con un cargamento de cueros i víveres, procedente de las islas de Juan Fernandez i con destino a Valparaiso. Hallándose surta en la rada de su destino el dia 22 de febrero de 1878, un viento algo fuerte del N. le hizo faltar las amarras e irse a la costa, donde fué inutilizada. Los náufragos salvaron en tierra por medio de un andarivel.

«RED ROCK.»

Barca norte-americana, del porte de 500 toneladas de rejistro, capitan Francis, en viaje de Valparaiso para el N., chocó en una roca cercana a la costa i a 150 millas distante de Tongoi, haciéndose pedazos el dia 2 de marzo de 1878 a las 6 h. p. m.

Otras informaciones suponen a la Red Rock en viaje de Caldera para Iquique; pero ninguna es circunstanciada ni correcta. Los náufragos salvaron en un bote de la nave.

«ALSEN.»

Pailebot chileno del porte de 23 toneladas de rejistro, del tráfico costanero, capitan i dueño don J. Perry, en viaje del puerto del Tomé para la bahia de Coronel. Un fuerte viento del norte la desgaritó, yendo a encallar a Playa Negra, sufriendo pérdida total en la noche del 10 de mayo de 1878. La tripulacion salvó en tierra.

Esta pequeña nave de construccion nacional, como tantas otras, no la rejistra el Estado de Matrícula de la Marina Mercante de Chile de 1878.

UN BUQUE.

Una nave desconocida dió la voltereta, quedando con la quilla al sol, por los 35°22' de lat. S. i 74°25' de lonj. O. El capitan de la barca inglesa QUILLOTA, entrada a Valparaiso el dia 4 de abril de 1878, dió cuenta del siniestro, asegurando no haber podido reconocer el buque volcado. Nada supo de los náufragos.

«COSMOPOLIT.»

Fragata inglesa del porte de 1,259 toneladas de rejistro, capitan J. H. Lyons, en viaje de Rio de Janeiro para el Callao, naufragó en la noche del 4 de julio de 1878 en un arrecife del puerto Parry, en la isla de los Estados. La tripulacion, que se componia de 23 hombres, salvó en un bote, dirijiéndose a la bahia John Harbour. El conocimiento de este siniestro se debió al cuter oriental RAYO, empleado en la pesca de lobos marinos en aquellas aguas. Los náufragos fueron recojidos por la barca inglesa RYEBALE i el BACABAN de Burdeos.

«ALBERTO.»

Barca nicaragüense, capitan don F. Cánepa i dueño don Heraclio Martinez; procedente del puerto de Ancud i destino al de Guasco, con un cargamento de maderas. Al dejar el puerto de salida, fué aconchada por la corriente, en un momento de calma, i embarrancó en la costa N. de la isla Doña Sebastiana, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes de la nave i se dirijieron a la ciudad de Ancud.

«JUAN ANTONIO.»

Balandra chilena del porte de 15 toneladas de rejistro, procedente del rio Tubul i destino a Coronel, con un cargamento de papas, un viento fresco del NO. la hizo encallar en Collin, perdiéndose totalmente el dia 6 de mayo de 1878. Fondeada al N. de la bahia Coronel, garró su ancla i se fué sobre la costa. La tripulacion salvó en tierra.

Este barquichuelo no lo rejistra el Estado oficial de la Marina Mercante Nacional, publicada en la Memoria de Marina del propio año.

«JOSEFA.»

Barca nicaragüense, en viaje de Constitucion para los puertos del N., capitan N. Lampreda, con un cargamento de trigo de propiedad de los señores Serdio Hermanos. Al salvar la barra del rio Maule, se tomó por avante i encalló sobre la costa, rompiéndose los fondos, el dia 23 de mayo de 1878.

Los náufragos salvaron en los botes.

«CAMBRIAN.»

Fragata inglesa del porte de 1,127 toneladas de rejistro, capitan Harry W. Dicke, procedente de Pabellon de Pica i

destinada a Europa, con un cargamento de guano. Al principio del viaje el tiempo fué propicio, pero azotada la fragata por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, comenzó a hacer mucha agua, viéndose sus tripulantes obligados a abandonarla el dia 29 de mayo de 1878, por los 48° de lat. S, i 87° 30' de lonj. O.

Los náufragos se embarcaron en dos botes, uno de los cuales con el capitan Dicke, un hijo suyo i seis hombres, fué recojido por la barca nicaragüense TELEGRAPHO; quien los condujo al puerto de Lota. Trece hombres mas que marinaban un lanchon, vararon al S. de punta Galera, en caleta Coliumo, donde fueron ausiliados por los guardianes del faro de Galera i remitidos mas tarde a Valparaiso.

UNA BALANDRA.

Barquichuelo del tráfico del litoral de Valdivia, i probablemente del porte de 20 toneladas, naufragó en la playa del rio Mehuin, subdelegacion de Queule, en 1878; pero la *Memoria de Marina* de ese año, que anuncia este siniestro, no da detalles al respecto.

El fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que azotó las costas de Valparaiso el 21 de mayo de 1878, dió lugar a numerosos siniestros en la rada, dejando en pos de él tristes recuerdos. Los principales que sufrieron pérdida total fueron los siguientes:

«JERMANIA.»

Goleta guatemalteca, al ancla en el puerto de San Antonio, capitan H. José. Por fuerza del temporal del NO. i en la gruesa mar, garró sus anclas i se fué sobre la costa, sufriendo pérdida total. Murieron ahogados seis de sus tripulantes.

«TARANDO.»

Chata surta en la rada de Valparaiso, cargada con artículos navales, de propiedad de don Carlos Holns. Le faltaron las amarras por efecto del temporal del NO. i se fué sobre la costa del Almendral, donde se hizo pedazos. Los náufragos fueron salvados por un bote del vapor CALLAO.

«ROYAL DANE.»

Fragata británica, del porte de 1,615 toneladas de rejistro, con un cargamento de guano, procedente de Pabellon de Pica i con destino a Falmouth, su capitan Mr. Cárlos Kilvert. El principio de su viaje fué feliz; pero batida la fragata mas tarde por un fuerte temporal del segundo cuadrante (del E. al S.), hallándose por los 47° de lat. S. i 86° de lonj. O., rindió el palo mayor, perdió en seguida el timon i descubrió vias de agua. Arribó sobre el puerto de Ancud, i al estar un tanto avante con punta Corona, se vió obligada a fondear, teniendo ya 15 pies de agua en la bodega, i fué abandonada ántes de irse a pique el dia 16 de julio de 1878. La tripulacion salvó en los botes i se dirijió a la ciudad de Ancud.

BUQUE DESCONOCIDO.

En el mes de junio de 1878 vararon los restos de un buque 9 millas al S. del puerto de San Antonio. Su cargamento era de maderas; pero nada se supo de sus tripulantes ni del nombre de la nave, por falta de informaciones.

«PACIFIC.»

Barca inglesa, del porte de 379 toneladas de rejistro, en viaje de Buenos Aires a Valparaiso, en lastre. Ya en el Pa-

cífico, la fuerza de un temporal de viento del cuarto cuadrante, le hizo romper el timon, sufriendo ademas muchas averias en la proa i fué necesario abandonarla por hacer mucha agua, que no podian contener las bombas, el dia 22 de junio de 1878, por los 55° de lat. S. i 79 de lonj. O.

Los náufragos, en número de 13, fueron recojidos por la barca británica CORANJAH.

La PACIFIC, capitan Robert Becket, pertenecia a la matrícula de Shields, era de propiedad de J. Robinson e Hijo, i habia sido construida en 1865.

«JULIET.»

Barca inglesa, del porte de 1,243 toneladas de rejistro, con un cargamento surtido, en viaje de Lóndres para San Francisco de California. Hallándose en calma, la corriente la arrastró sobre el cabo San Antonio de la isla de los Estados, yéndose a la costa el 1.° de agosto de 1878. Los náufragos, en número de 27, fueron recojidos por el bergantin aleman THETIS.

«ADELA.»

Barca nicaragüense, en lastre, propiedad de don Heraclio Martinez, armador de Valparaiso, al ancla en la rada. La fuerza del temporal i la mar de fuera, le hicieron faltar las amarras i se fué sobre la costa, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron, ausiliados desde tierra, pero hubo dos víctimas.

«OLGA.»

Barca nicaragüense, en lastre, de propiedad de don Pedro Orbeta, de Valparaiso.

La fuerza del viento del NO. i la mar de fuera, le hicieron

faltar las amarras i dar contra la costa, donde fué destrozada. No hubo víctimas.

«MAFFIO.»

Barca chilena con un cargamento de carbon de piedra de los señores Gervasoni Hermanos, al ancla en la rada de Valparaiso. La fuerza del temporal del NO. le hizo faltar las amarras e irse sobre la costa, perdiéndose totalmente. Los náufragos fueron ausiliados desde tierra i pudieron salvar todos sin novedad.

Esta barca no figura en el Estado de Matrícula Oficial que consigna la *Memoria de Marina* de ese año, como algunas otras naves nacionales, poniendo en evidencia el descuido de nuestra estadística.

«ESTELA.»

Pailebot chileno del porte de 40.38 toneladas de rejistro, construido en Chiloé, propiedad de los señores Guillermo Jenkin i Juan Doal, de Coquimbo, capitan M. Rosas, i destinado al cabotaje. Por la fuerza del temporal de viento del NO. sufrió pérdida total. Los náufragos fueron salvados por los botes de los buques vecinos.

«HERMINIA ALVAREZ.»

Fragata chilena, del porte de 666.71 toneladas de rejistro, propiedad de don Francisco P. Alvarez, de Valparaiso, capitan J. J. W. Happ. El mismo temporal le hizo faltar las amarras e irse sobre la costa, esperimentando pérdida total. No hubo víctimas.

«ELISA.»

Goleta nicaragüense, propiedad de don G. Döll i C.ª, con un cargamento de trigo, al ancla en la rada de Valparaiso.

El mismo temporal de viento del NO. la echó a la playa. De los 11 tripulantes de la ELISA hubo 8 víctimas, salvando los demas ausiliados desde tierra.

«HALCON.»

Fragata nicaragüense de propiedad de don Heraclio Martinez, al ancla en la rada de Valparaiso. Como los buques precedentes, la fuerza del temporal le hizo faltar las amarras i se fué sobre la costa, donde sufrió pérdida total. No hubo víctimas, por haber sido sus tripulantes ausiliados desde tierra.

«TOM O'SHATER.»

Lancha cisterna de la Compañia de Vapores de Remolcadores, al ancla en la rada de Valparaiso. La fuerza del mar del NO. la echó a pique sobre sus anclas, pereciendo todos sus tripulantes. Las informaciones tenidas a la vista no espresan el número de víctimas.

«SARAH JULIA.»

Barca chilena, del porte de 346.50 toneladas de rejistro, construida en Inglaterra en 1858, propiedad de don Juan de Dios Navarro, armador de Valparaiso, capitan J. V. Ugarte. Al ancla en Valparaiso, se fué a pique por la fuerza del temporal, arrastrando consigo sus ocho tripulantes, que perecieron ahogados.

«AMALIA.»

Chata de propiedad de la Compañia de Lastre, como almacen flotante i cargado de artículos navales, al ancla en la rada de Valparaiso. El temporal le hizo faltar las amarras i se fué a la costa, destruyéndose por completo. No hubo víctimas.

«GEORVY BAYNERD.»

Chata de propiedad de la Compañia Chilena de Vapores Remolcadores, con artículos navales a su bordo. Al ancla en Valparaiso, se fué a pique sobre sus anclas por efecto de la mar del NO., pero no hubo víctimas.

«ISABEL CLARISA.»

Chata de la Compañia Chilena de Remolcadores, sirviendo de almacen flotante i con pertrechos navales. Al ancla en Valparaiso, se fué a pique sobre sus anclas, por efecto de la gruesa mar del NO., pero no hubo víctimas.

«TALTAL.»

Vapor chileno construido de fierro, propiedad de don Rafael Barazarte, al ancla en Valparaiso. Se fué a pique sobre sus anclas por efecto de la gruesa mar del NO., sin ocasionar víctimas.

Este vapor no figura en el Estado de la Marina Mercante Nacional del 1.° de mayo de 1878, que consigna oficialmente la *Memoria de Marina* de ese año.

«RUISEÑOR.»

Barca nicaragüense, propiedad de la Compañia de Maderas i Buques de Valparaiso. Al ancla en la rada i bien amarrada, sufrió varias colisiones con otros buques que se le fueron encima, con motivo de haberle faltado las amarras o garrado sus anclas, por lo cual tuvo vias de agua i se fué a pique sobre sus anclas. No hubo víctimas.

UNA CHATA.

Propiedad de don N. Plum, sirviendo como de almacen flotante, con artículos navales. Se fué a pique sobre sus anclas, por la fuerza del mar del NO. No hubo víctimas, porque sus tripulantes fueron trasbordados con tiempo o echados a tierra.

«FRANCIS PALMERS.»

Barca de los Estados Unidos de América, del porte de 196 toneladas de rejistro, con un cargamento de metales, en viaje de la caleta de Peña Blanca i destino a la de Sarco, capitan Schmidt. Descubrió una via de agua que no pudieron agotar sus bombas i se fué a pique en alta mar el dia 13 de mayo de 1878. La tripulacion salvó en los botes de la nave. No hubo víctimas.

«TALIA.»

Barca inglesa, del porte de 762 toneladas de rejistro, procedente de Glasgow i con destino a Honolulo, con un cargamento surtido, hallándose por los 59° 12' de lat. S. i 62° de lonj. O., se estrelló contra los hielos, perdiéndose totalmente el dia 18 de noviembre de 1878. Parte de la tripulacion salvó en los botes de la nave; pero solo se supo de uno de ellos.

«JEESSIE BROWN.»

Goleta inglesa, de propiedad de don Diego Dunsmure, procedente de Punta Arenas de Magallanes, embarrancó en Punta Peñascosa (Rocky Point), 26 millas distante del puerto de salida, en el Estrecho de Magallanes.

La Jeessie Brown, que iba provista de un buzo i sus aparatos, estaba destinada a aventuras en las islas australes, en busca de restos de buques náufragos, que suele ser a las veces un negocio remunerador; pero esta vez fué desgraciado.

La corbeta de guerra chilena O'Higgins, que se hallaba en Punta Arenas, salió en su ausilio, salvando la arboladura i los pertrechos de la goleta.

1879

«DOS HERMANOS.»

Goleta nacional, propiedad de los señores Lorenzo e Ignacio Vidal, al ancla en el rio Carampangue, se incendió durante la noche del 16 de enero de 1879, destruyéndose por completo. Se ignoró el oríjen del incendio.

La Dos Hermanos era construida de madera i en astilleros chilenos; pero no hallamos consignado su desplazamiento.

«ROSARIO.»

Barca inglesa, al ancla en el puerto de Tongoi, se incendió a la una de la mañana del dia 28 de enero de 1879, en circunstancia que su capitan estaba en tierra. La Rosario fué barrenada i echada a la costa para evitar se fuese a pique en el surjidero, i esto se hizo a solicitud de su capitan.

El fuego comenzó bajo la cámara del capitan, pero se ignoró su oríjen. La Rosario tenia a su bordo 70 toneladas de huesos i 33 de cobre en barras. La tripulacion solo salvó su equipaje i del buque mui poca cosa.

«RAFAELA.»

Barca nicaragüense, que naufragó al N. del morro de Papudo en el mes de febrero de 1879. Las informaciones sobre

este siniestro no han llegado hasta nosotros; pero se sabe que el naufrajio fué total.

«MINERO.»

Barca inglesa, del porte de 478 toneladas de rejistro, procedente del puerto de Coronel i con destino a Carrizal Bajo, con un cargamento de carbon de piedra. Al cojer el puerto del destino, despues de un viaje feliz, encalló en las rocas que destaca la isla de esa rada, rompiéndose los fondos, por lo que se hizo necesario vararla cerca del muelle de los señores Diaz i C.ª, para evitar su sumersion, el dia 13 de marzo de 1879. Siniestros como este han sido frecuentes al tomar el puerto de Carrizal Bajo, con motivo de la corriente que se hace sentir en la parte esterior del surjidero i de las piedras ahogadas que existen allí.

«HERCULES.»

Vapor ingles, en viaje de Valparaiso al N., encalló en la costa a las 7 h. 30 m. a. m. del 3 de febrero de 1879, en el lugar llamado Huequen, entre Papudo i Pichidangui. El vapor se hizo pedazos, i los náufragos salvaron en los botes de la nave

Parte del cargamento surtido que conducia, fué arrojado a la costa por el mar, pero en mui mal estado.

No hemos hallado las evidencias del siniestro.

«RAFAEL.»

Barca nicaragüense (ántes chilena), del porte de 374 toneladas de rejistro, en viaje de Valparaiso para el Puerto Nuevo de San Antonio. Sufrió un fuerte temporal de viento del tercer cuadrante que la obligó a arribar a Papudo, por hacer mucha agua.

El sábado 1.° de febrero de 1879 le faltaron las amarras i se fué a la costa al N. del Morro, por la fuerza del viento S., haciéndose pedazos.

Los náufragos, en número de 9, incluso el capitan, salvaron en un bote i regresaron a Valparaiso en el vapor PAQUETE DE LOS VILOS. El capitan, señor Demarche, quedó en Papudo.

«CHIVILINGO.»

Barca nacional, propiedad de los señores Nielson i Jensen, que naufragó el 17 de febrero de 1879, en la caleta Boca Maule, al N. de Punta Coronel. La CHIVILINGO al darse a la vela con destino a Valparaiso, se fué sobre la costa i encalló en la Punta Puchoco, haciéndose pedazos.

La barca tenia a su bordo un cargamento de carbon de piedra.

«JULIETA.»

Goleta arjentina, en viaje de Punta Arenas de Magallanes i con destino a la Tierra del Fuego, desapareció en el mes de marzo de 1879, sin que se haya vuelto a saber de ella. Se supuso zozobrada en la parte oriental del Estrecho, sufriendo pérdida total barco i tripulantes.

«ESMERALDA.»

(«ESMERALDA DE PRAT.»)

Corbeta de guerra chilena de vela i vapor, de madera, de 854 toneladas de rejistro i 200 caballos de fuerza; construida en los astilleros de North Flect en 1855. Un decreto supremo fechado en 1856 la denominó ESMERALDA en memoria de la fragata española del mismo nombre, de 44 cañones, que lord Cochrane habia tomado al abordaje en la bahia del Callao en la noche del 5 al 6 de noviembre de 1820. El costo total

de la ESMERALDA fué de 217,461 pesos oro, i su armamento se componia de 20 cañones de a 32, de ánima lisa.

La ESMERALDA, despues de una feliz navegacion, entró a Valparaiso el 7 de noviembre de 1856, i desde esa fecha comenzó a prestar sus servicios a la República, siendo mui útiles durante la revolucion civil de 1859.

En 1865, la marina militar de Chile, si tal puede llamarse, se componia de la corbeta ESMERALDA, del vapor trasporte MAIPO i del remolcador INDEPENDENCIA, cuando en setiembre de ese año. el almirante de la escuadra española, Pareja, surto en Valparaiso con la fragata de su insignia VILLA DE MADRID, presentó su *ultimatum* al Gobierno de Chile el 17 del mismo mes, con motivo de haber sido desaprobados por la Corte de Madrid el tratado *Tavira-Covarrubias*.

A las 8 h. de la noche del dia 18, la ESMERALDA i el MAIPO, en són de combate se hicieron a la mar, pasando por el costado de la fragata enemiga, sin que ésta osase detenerlos. Estas naves arribaron a Chiloé para proverse en aquel archipiélago de algunos elementos i limpiar los fondos del MAIPO; de donde salieron en seguida con rumbo al N. i arribaron al puerto peruano de Chilca, a principios de noviembre; pero habiendo fracasado la combinacion iniciada con el jeneral peruano Prado, de unir las fuerzas de ámbas naciones para atacar a los españoles, hubieron de regresar al S., escasos de carbon i de artículos de todo jénero.

A la altura de las islas de Juan Fernandez, los dos buques se separaron: la ESMERALDA tocó en Lebu, dirijiéndose en seguida al puerto del Papudo, miéntras el MAIPO, con su tripulacion a media racion i quemando el sizgo de sus carboneras, entraba a Ancud en busca de recursos.

El 26 de noviembre de 1865, sabedor el comandante Williams Rebolledo de la ESMERALDA que la cañonera española VIRJEN DE COVADONGA seguia las aguas del paquete ingles VALPARASIO, se propuso atacarla. Esta cañonera montaba dos cañones de a 68 i uno de a 32, i media 412 toneladas de rejistro; pero su andar era algo superior al de la corbeta chilena, por el mal estado de las calderas de la EEMERALDA.

Estas circunstancias obligaron al comandante chileno a servirse de la estratéjia, común en la guerra, de arbolar un pabellon neutral para facilitar el acorte de la distancia i obligar al enemigo a comprometer combate.

La Virjen de Covadonga, buque disciplinado durante una larga campaña i al mando de un jefe espérto, tan pronto como avistó la Esmeralda que navegaba sobre ella, se preparó al combate. La corbeta chilena al estar a menos de un cable de distancia de su enemiga, cojiéndola por la popa, arrió el pabellon ingles i afianzó el nacional con un nutrido fuego a discrecion sobre la Covadonga. Siguió a esta una série de maniobras marineras, prontas i bien ejecutadas por la Esmeralda para ofender a la cañonera sin darle lugar a usar con certeza sus colisas.

El combate duró pocos minutos, arriando su bandera la Virjen de Covadonga, rindiéndose a discrecion. La Esmeralda mandó tomar posesion de ella, la marinó en seguida i condujo al puerto de Papudo. Se desembarcaron los prisioneros, haciéndose ambos buques a la mar en la noche del mismo dia.

Despues de esa fecha, la Esmeralda volvió a llevar una vida poco activa, prestando servicios de paz i de trabajo, i, en ocasiones, de estudios hidrográficos; pero el 24 de mayo de 1875, un fuerte temporal de viento N. que sopló en Valparaiso, la echó sobre la proa de otro buque, i al tratar de hacerse afuera, usando del vapor, se vió impedida por los numerosos cabos que flotaban en el agua i por los escombros de que estaba sembrado el mar. En tal emerjencia e inutilizada la hélice por los cabos que habia aprisionado i en peligro de encallar, su comandante resolvió embarrancar el buque para salvar la jente, maniobra que ejecutó con toda correccion en la playa del Almendral.

La corbeta sufrió poco en su encalladura, i algun tiempo despues era botada al agua nuevamente i recibió una carena completa, sin atender al mal estado de sus calderas.

Despues de su resurreccion, la corbeta Esmeralda continuó prestando sus servicios i en frecuentes viajes de instruccion

hasta que, rota la guerra con el Perú i Bolivia, el 5 de abril de 1879, ingresó a la armada, mas solo como una reliquia de queridos recuerdos, que como buque de combate; pues sus calderas, como ya se ha dicho, se hallaban en mui mal estado i no podia andar a vapor mas de 7 millas por hora, con mar bonanza. Sin embargo, hizo la campaña sobre las costas bolivianas en el mes de marzo, i en abril tomó parte en el bloqueo del puerto de Iquique.

El 16 de mayo salió de Iquique la escuadra chilena con destino al Callao, llevada del propósito de dar un golpe de mano a los buques peruanos surtos en aquel puerto. La Esmeralda, el Covadonga i el trasporte Lamar quedaron sosteniendo el bloqueo de Iquique; aquélla con 12 cañones de a 40; al mando del capitan de fragata don Arturo Prat, la segunda a las órdenes del comandante don Carlos Condell, con un cañon de a 70, i el trasporte Lamar, sin ser armado.

Al amanecer del 21 de mayo se presentaron a la vista de Iquique el monitor peruano Guascar de 2 cañones de a 300 libras, comandado por don Miguel Grau, i la fragata blindada Independencia, de 12 cañones de a 70, comandante Moore. La escuadrilla chilena se preparó al combate. Se ordenó al Lamar retirarse al sur i a la Covadonga batirse en retirada con el mismo rumbo. El capitan Prat, con la Esmeralda se resolvió al sacrificio, dispuesto a morir batiéndose.

A las 8 h. de la mañana entraban a la bahia de Iquique los acorazados peruanos, i, para ser breves, citaremos tan solo las faces principales del combate. La Covadonga, escapulando de cerca la isla de Iquique i barajando la costa siguió al sur, batiéndose en retirada con la fragata Independencia que le seguia de cerca i navegando en poco fondo para eludir un golpe de espolon, consiguió hacerla encallar; pues el comandante Condell, conocia bien la costa i sabia de que su buque solo calaba 3.3 metros, miéntras que la Independencia media 7.2.

La Independencia, mandada por el atolondrado capitan Moore, viendo que sus cañones eran mal manejados, trató de espolonear a su contraria cerca de tierra, i encalló en las

rocas submarinas que destaca Punta Gruesa, 11 millas al S. de Iquique.

Las averias sufridas por la COVADONGA, atravesado su casco i con muchas bajas en su tripulacion, viendo encallada su contraria i perdida, siguió al sur para reparar sus quebrantos en la rada de Antofagasta, al amparo de los fuertes de tierra.

La ESMERALDA, entre tanto, se batia valientemente con el monitor GUASCAR dentro de la bahia de Iquique, hostigada ademas por la artilleria de tierra. Maniobró al principio hábilmente, miéntras pudo andar, colocándose entre el monitor i la ciudad para imposibilitar a su enemigo el uso de su poderosa artilleria; mas esta posicion tuvo que abandonarla a causa del mortífero fuego de artilleria que le dirijian de tierra, gobernando hacia la Punta Piedras. Sus calderos en esos momentos se hallaban en tan mal estado que apénas podian conservar el vapor suficiente para gobernar, con una marcha menor de tres millas por hora.

En estos momentos, viendo el comandante Grau la tenaz resistencia de la ESMERALDA, se resolvió a hacer uso del espolon del GUASCAR, i en efecto lo ejecutó por tres veces, con la facilidad consiguiente a la inmovilidad de su contendor, yéndose la ESMERALDA a pique con su bandera al tope, en el centro de la bahia de Iquique.

«Cuando el GUASCAR—dice el señor Vicuña Mackenna—llegaba por tercera vez a enterrar en el flanco ya medio sumerjido de la corbeta su postrer i mas feroz dentellada, aquellos desgraciados se hallaban agrupados en la sala de armas, no teniendo ya puesto alguno en el combate, i se ocupaban en desnudarse para salvar a nado; de suerte que al llegar el monitor a su costado i disparar su penúltima bomba, penetró esta por el centro del buque i de un solo golpe quitó la vida a 23 individuos, pereciendo los cuatro maquinistas Hyat, Mutilla, Manterola i de la Fuente, dos aprendices mecánicos, casi todos los niños grumetes del buque allí refujiados, i diez infelices heridos que habian recibido ya del sereno cirujano Guzman su primer vendaje.

«Fué en verdad tan horrible la matanza de los proyectiles enemigos, que de los 32 soldados de la guarnicion militar, perecieron 26, conforme al rol del buque. De la servidumbre, cuyo número llegaba a ocho, escapó uno solo con vida: el mayordomo Manuel Meneses. De los nueve empleados de la máquina, solo vivió otro (el aprendiz mecánico Vargas). De los 18 grumetes escaparon los llamados Concha, Alvarez i Vargas; i el servicio de depósito para las bajas, entre 21, perecieron 15......

«En conjunto salvaron solo los que al sumerjirse el buque, se hallaban completamente ilesos en número de 46 entre 192. Todos los heridos perecieron.

«El número exacto de las víctimas fué de 164»...... [1]

Perecieron gloriosamente sobre la cubierta del GUASCAR, el capitan Prat, el teniente Serrano, el sarjento Aldea, i el guardia-marina Riquelme en la ESMERALDA, al disparar el último cañonazo.

«INDEPENDENCIA.»

Fragata acorazada, del Gobierno del Perú, del porte de 1,400 toneladas de rejistro, 500 caballos de fuerza, que le daban una marcha de 12 millas por hora. Estaba artillada con 22 cañones: 12 de a 70 en batería, 4 de a 32 rayados, 4 de a 9 i 2 de a 150 en la cubierta. Tripulaban la nave 400 hombres i estaba al mando del capitan de navío don Juan G. Moore.

Persiguiendo la INDEPENDENCIA a la cañonera chilena COVADONGA, nave de 412 toneladas de rejistro, 150 caballos de fuerza, que la impulsaban a razon de 5 millas por hora o poco mas, i con 120 hombres de tripulacion. Estaba artillada con dos cañones de a 70.

Durante el ataque de la INDEPENDENCIA, comprendió el ca-

1. LAS DOS ESMERALDAS.

pitan don Cárlos Condell que su única defensa era su poco calado i se batió en retirada, barajando la costa i sus peligros a corta distancia, con un éxito tan feliz que hizo encallar a la fragata peruana en los rodales que destaca la Punta Gruesa, 11 millas al S. de Iquique. La INDEPENDENCIA se perdió totalmente, teniendo numerosas bajas, unas por efecto del combate de dos horas i las otras al desembarcar con precipitacion sobre una costa brava.

El náufrajio tuvo lugar el dia 21 de mayo de 1879, como a las 10 h. de la mañana, dos horas ántes del hundimiento de la ESMERALDA en Iquique. Pocos dias despues solo quedaban de la fragata INDEPENDENCIA sus fragmentos esparcidos sobre la costa i el recuerdo de su poder, no ménos que el de la torpeza e impericia de su capitan.

No hemos podido tener a la vista los antecedentes completos para estimar las pérdidas sufridas en el naufrajio, pero se aseguró en su época que fueron bien crecidas.

En cambio, insertaremos aquí el decreto supremo fecha 8 de agosto de 1879, por el cual se manda reabrir el proceso seguido al capitan Moore de la INDEPENDENCIA. Dice así:

Arica, agosto 8 de 1879.

«Visto este proceso i considerando: que el juez fiscal, capitan de navío don Juan Jannin, encargado de seguirlo, ha incurrido en faltas que hacen necesaria su reorganizacion; que estas faltas consisten principalmente en no haber citado para el sumario al reo ex-comandante de la fragata INDEPENDENCIA don Juan G. Moore; el no haberle tomado instructiva conforme a la lei, pues dicho juez se ha limitado en esta dilijencia al reconocimiento del parte de fojas cinco, sin hacer las preguntas que la investigacion de los hechos requeria; en haber tomado las declaraciones sin juramento a todos los testigos del sumario, dándoles el carácter de instructivas, i reputando como reos a todos los individuos de la dotacion i guarnicion del buque náufrago; en haber suprimido la calidad de instructiva en la declaracion de otro reo, segundo ex-comandante de dicho buque, don Eujenio Raiga-

da, i no haberlo citado tampoco para el sumario; en haber tomado instructiva con juramento al teniente 1.° don Enrique Taboada, que ha debido declarar bajo solo esta formalidad, como testigo, mas no instructivamente; todo lo cual hace suponer que el mencionado juez fiscal ha desconocido el carácter de las dilijencias de un juicio; en fin, en haber omitido determinar en las investigaciones de una manera clara i precisa el lugar del siniestro i sus peculiares accidentes; que en todas estas faltas i en el séquito jeneral del sumario se nota la tendencia a oscurecer la gravedad de un hecho QUE HA FRUSTRADO EL PLAN DE UNA CAMPAÑA DECISIVA CONTRA EL ENEMIGO, ARREBATANDO LA VICTORIA A NUESTRAS ARMAS, I PUESTO A LA REPÚBLICA EN UNA SITUACION DESVENTAJOSA I ALARMANTE; que, habiéndose separado en proceso distinto del conocimiento de esta causa al referido juez fiscal Jannin, por haber permitido estrajudicialmente la soltura del reo Moore, es necesario nombrar quien lo reemplace. *Por estos fundamentos*, se declara nulo todo lo fecho i actuado: organícese nuevamente el sumario; nómbrase con tal objeto juez fiscal al capitan de navío don Gregorio Casanova, previniéndole que, penetrado de los deberes de su cargo, proceda con la regularidad debida, tomando las declaraciones que sean bastantes a la comprobacion de los hechos, sin alargar el proceso con las que no sean necesarias, i cuidando determinar con verdad i exactitud las evoluciones anteriores al naufrajio, el lugar de éste i sus circunstancias marítimas, tomando sobre el particular las informaciones mas apropiadas, agregando al proceso la carta hidrográfica de uso en la navegacion de aquella costa, i mandando formar con datos exactos una especial del lugar mencionado; i por cuanto a fojas treinta i cuatro vuelta APARECE HABER IZADO BANDERA BLANCA en el buque náufrago; a fojas diez i ocho que no estaba izado el pabellon nacional; a fojas tres vuelta que FUÉ ECHADO AL AGUA, i a fojas treinta i tres vuelta, *que no habia ningun oficial en el gobierno del buque*, se previene a dicho juez fiscal que averigue la verdad de estos hechos i de sus autores, del mismo modo que todos los par-

ticulares ocurridos en la disciplina del buque durante el combate.»—(Firmado.)—Prado.—(Firmado). —*Mariano Alvarez.*»

«CARMELITA»

Barca costarricense, ántes San Fernando, del porte de 287 toneladas de rejistro, propiedad de don Joaquin Real, en viaje de Huito para el puerto de Ancud, con un cargamento de maderas, naufragó en los bajos de Pencahue, punta S. de la isla de Caucahué (Chiloé) el 21 de mayo de 1879, sufriendo pérdida total. La tripulacion salvó en los botes de la nave, i asimismo gran parte del cargamento, la arboladura, anclas i cadenas, etc.

«ESTHER»

Balandra chilena de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, en viaje de la colonia i con destino al rio Gallegos, con un cargamento de mercaderias surtido, naufragó perdiéndose totalmente el dia 24 de mayo de 1879.

Batida la Esther por un fuerte viento del SO. al desembocar al Atlántico, fué arrastrada mar afuera i hubo de pedir ausilio al vapor Zena, que hacia rumbo al Estrecho de Magallanes. Tomóla éste a remolque i en un momento en que el vapor se vió obligado a ir atras, chocó con la balandra echándola a pique. Su capitan i tripulantes salvaron en el Zena i fueron conducidos al puerto de salida.

La balandra Esther, por la carrera que hacia, no podria ser menor de 35 toneladas; pero no figura en la matrícula de la marina mercante nacional, cosa que es algo comun, imposibilitando la estadística.

«ADELINA.»

Bergantin-goleta nacional, del porte de 232.14 toneladas de rejistro, propiedad de don Manuel Bafico, de Valparaiso, ca-

pitan Allen Martin, i destinado al cabotaje. Este barco naufragó a la altura de la caleta de Lebu el 12 de junio de 1879. Sus fragmentos vararon al N. de la caleta i entre ellos una tabla en que se leia: ADELINA—VALPARAISO. Nada se supo de los náufragos ni de las causas que motivaron el siniestro.

«MATILDE.»

Barca arjentina, al ancla en Tocopilla, con un cargamento de frutos de Chile, propiedad de don José Tomas Ramos, comerciante de Valparaiso, fué cañoneada por la cañonera peruana PILCOMAYO, i no pudiendo echarla a pique, la incendió en el mes de julio de 1879.

Por entónces existia el estado de guerra del Perú i Bolivia contra Chile.

«ILLIMANI.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.) Esta nave procedente de Liverpool, con pasajeros, un cargamento surtido i la mala de Europa i con destino a Valparaiso, naufragó al S. de la isla Mocha, a las 2 h. 30 m. a. m. del dia 18 de julio de 1879. Notada la situacion por su capitan, mandó arriar un bote salvavidas, que se perdió, i cosa igual ocurrió con otro bote a vapor al llegar a tierra.

El capitan abandonó el buque a las 5 h. 30 m. a. m., yéndose a pique el ILLIMANI tres horas mas tarde. Se salvaron todos los pasajeros, la tripulacion, la correspondencia i parte del equipaje de los pasajeros. El salvamento se hizo con toda felicidad i en buen órden, portándose el capitan i todos los oficiales con perfecta correccion.

Se atribuyó el naufrajio del vapor al continuado mal tiempo que le sopló desde su salida del Estrecho de Magallanes; no obstante que su capitan Mr. Lepartier contaba con pasar a 20 millas al O. de la isla Mocha. Parece probable que una corriente occidental motivada por la insistencia de la trave-

sia (viento del O.), lo aconchó sobre la costa, sin haberlo podido sospechar por falta de observaciones astronómicas.

Se sabe, sin embargo, que existe una corriente del SO. que arrastra sobre la isla Mocha a razon de una milla por hora i que suele esperimentar irregularidades. Con los vientos del cuarto cuadrante i los occidentales, la corriente se dirije al E. i aun al ESE. con una velocidad de 1.5 millas por hora, fenómeno que ha sido comprobado en numerosas ocasiones.

Dos botes del ILLIMANI se dirijieron a Lota en busca de ausilio. El vapor ZAÑA, que se hallaba fondeado en ese puerto, zarpó inmediatamente para la isla en busca de los náufragos i los recojió a su bordo.

Los habitantes de la Mocha, mui especialmente don Juan Alemparte, arrendador de la isla, atendió a los náufragos en cuanto se lo permitieron las circunstancias i los elementos de que disponia.

La roca en que naufragó el vapor ILLIMANI no se hallaba fijada en las cartas hidrográficas de la época del siniestro, de manera que a la pérdida del ILLIMANI debe la hidrografia moderna el conocimiento de ese peligro al que dió su nombre. La roca *Illimani* fué fijada con precision en 1894 por el capitan de corbeta de la armada nacional don Roberto Maldonado C., cuando estudiaba la hidrografia de la isla Mocha, como puede verse en el plano particular de la isla, ya en circulacion universal. Carta chilena núm. 49 e inglesa núm. 1304.

«SPARAW HALK.»

Goleta inglesa, en viaje de Punta Arenas de Magallanes i con destino a la rada de Agua Fresca, al mando de su capitan Mr. Campbell, con el objeto de tomar un cargamento de maderas que debia conducir a Montevideo. Llegó a su destino el dia 16 de setiembre de 1879; pero al dia siguiente la goleta fué batida en su surjidero por un récio temporal de viento del NE. que, haciéndola garrar sus dos anclas, la echó a la costa, donde se inutilizó por completo. No hubo desgracias personales.

«FORTUNA.»

Barca italiana, procedente de las islas de Lobos (Perú) i con destino a Europa, con un cargamento de guano, al mando de su capitan D. Chiana. Continuando su viaje, encalló en las rocas de la bahia Esperanza por los 54° 20' de lat. S. i 72° 40' de lonj. O. El buque, aunque se mantuvo sobre las rocas, se llenó de agua, por lo que fué necesario abandonarlo, dirijiéndose los náufragos a Punta Arenas de Magallanes. Desde allí el capitan Chiana envió a Montevideo la tripulacion.

Los documentos que se han tenido a la vista no hacen presente las causas que motivaron el siniestro.

«BOUCHARD.»

Una escuadrilla arjentina, al mando del coronel de caballeria Sr Pí, entró al rio Santa Cruz con el propósito de ensayar una colonia agrícola i ganadera en las márjenes de aquel rio. La escuadrilla fondeó 17 millas al interior, por frente al Alto de las Misiones, en 1879.

La barca mercante Bouchard, que habia sido fletada por el Gobierno arjentino i que conducia ganado mayor i menor para la colonia, se destrozó al salvar la barra del rio, dando lugar a escenas luctuosas, como el asesinato del piloto Cisco i sus compañeros, que hacen recordar—dice el señor Vicuña Mackenna—«las espantosas justicias de Fernando de Magallanes ejecutadas trescientos cincuenta años atras en esas espantosas comarcas, afines con la muerte. La escuadrilla, que habia recibido víveres para seis meses, no soportó la intempérie sino la mitad de ese tiempo, i algunos de sus buques, como la cañonera Uruguay, regresó a Buenos Aires despedazada por los primeros embates del mar que el otoño comenzaba a embravecer.» [1]

---

1. *La Patagonia*, páj. 395.

«LOA.»

Crucero de la armada de Chile de gran marcha, que el Gobierno habia tomado en arriendo i armado provisionalmente con un cañon i oficiales i marineros de la armada nacional.

El dia 3 de julio de 1879 se hallaba el Loa de guardia en el centro de la rada del Callao, i en la tarde, habiendo divisado cerca de la costa una lancha a la vela, se adelantó hácia ella i despachó un bote para remolcarla. La lancha estaba fondeada con las velas izadas, cargada de comestibles i sin ningun tripulante. Esta circunstancia infundió a alguno de los oficiales la sospecha de que aquella fuese una asechanza. El comandante del Loa, sin embargo, mandó atracar la lancha al costado de su buque i dió órden de que la descargasen. Cuando se terminaba esta operacion, se hiso oir una terrible esplosion, i el Loa, cuyo costado habia sido abierto, comenzó a hundirse inmediatamente, i acabó de sepultarse en el mar al cabo de cinco minutos. Fácil es suponer la confusion de los tripulantes en esos momentos: muchos de ellos, sin embargo, consiguieron mantenerse sobre las aguas i dar tiempo a que se les socorriese.

El contralmirante Riveros, cuyos buques estaban bastante léjos del lugar del desastre, envió inmediatamente sus lanchas a socorrer a los náufragos; pero los marinos neutrales, ingleses, franceses e italianos que estaban fondeados mas cerca del teatro del suceso, acudieron prontamente i pudieron salvar de la muerte a 55 personas, entre oficiales, marineros i soldados. El comandante del buque, capitan de corbeta don Guillermo Peña, los tres guardias marinas señores Fierro, Oportus i Huidobro; los injenieros señores Emilio Cuevas i Santiago Wyllie i cerca de cien marineros perecieron en el naufrajio.

La pérdida del buque, que fué necesario pagar, i mas que todo, la de los tripulantes, causaron una profunda impresion a bordo de los buques de la escuadra i la llenaron de dolor durante algunos dias.

El almirante chileno puso luego en accion los buzos de la escuadra i trabajadores, i consiguió sacar del fondo del mar los cañones, una parte de la carga i muchos objetos importantes del buque náufrago. 1

Sobre el feliz acierto del torpedo ideado por los peruanos, las crónicas de la época estan todas de acuerdo, i al efecto estractamos aquí, aunque de una manera mui somera, las ideas emitidas por don Benjamin Vicuña Mackenna, como una defensa personal de la marina nacional, tan vivamente atacada en los dias que siguieron al siniestro.

«Cuando el comandante Peña del Loa, mandó reconocer la lancha, el segundo del buque don Leoncio Señoret, le manifestó sus temores, pero no fué oido; el teniente Martinez, que llevó la lancha al costado del crucero, le manifestó tambien sus inquietudes al comandante, i lo mismo hizo el piloto Stabell: mas todo fué en vano, no obstante de que a bordo de el Loa todo el mundo miraba a la lancha como una celada, ménos el comandante Peña, que se hallaba dotado de una ciega obstinacion i marcada propension a los caprichos.

«A las 5 h. 30 m. de la tarde la mayor parte de los oficiales bajaron a la cámara, comentando la obstinacion increible de su jefe, cuando entraba a su turno en el salon el segundo comandante don Leoncio Señoret para participar su desazon, cada momento mas vivo a sus camaradas, i no habia concluido de hablar, cuando horrísono estampido derribó a todos de sus asientos, haciendo trizas la cámara.»

«¡El pronóstico de todos los oficiales i tripulantes del Loa se habia cumplido!» 2

Se sabia que el almirante Riveros tenia conocimieuto del lazo que los peruanos pretendían tender a los chilenos, i que habia ordenado a todos los buques de su dependencia cañoneasen a las embarcaciones abandonadas i sospechosas, i que nunca las llevasen a su costado. Así se esplica tambien la desconfianza absoluta manifestada por los oficiales i tripu-

1. *Historia de la Guerra del Pacífico*, por don Diego Barros Arana, tomo II, págs. 61 i 62.

2. *La Campaña a Lima*, 1880 a 1881, t. IV, cap. XII.

lantes del LOA, i se esplica, por otra parte, que el comandante Peña se negase a aceptar los ausilios en el momento que flotaba sobre las aguas, que algunos de los infelices náufragos le ofrecian como un punto de apoyo. Este hecho es por demas rebelador i confirma cuanto se ha dicho respecto del carácter del comandante Peña.

1880

«EDITH DAVIS.»

Barca de los Estados Unidos de América procedente de Boston i con destino al Callao. Se incendió a la vista de la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez en el mes de enero de 1880. Los náufragos se refujiaron en el puerto de San Juan Bautista, pasando en seguida al continente. No hubo pérdidas personales.

«COVADONGA.»

Cañonera de madera i de hélice que habia pertenecido a la armada española. Construida en los astilleros del Ferrol en 1860 i armada en el mes de enero de 1861 en el arsenal de la Carraca de Cádiz. Vino esta cañonera al Pacífico por el año de 1863 al mando del teniente de navio don Luis Ferri.

La VIRJEN DE COVADONGA fué apresada en buena lid por la corbeta chilena ESMERALDA, frente al puerto de Papudo, el 26 de noviembre de 1865, ingresando desde entónces a la escuadra de Chile; i desde esa época prestó buenos servicios al pais, cooperando en diversas comisiones hidrográficas; pero en la guerra con el Perú i Bolivia hizo armas contra los enemigos.

Sosteniendo el bloqueo de Iquique el 21 de mayo de 1879, fué atacada por la fragata blindada peruana INDEPENDENCIA.

Se batió con ella en retirada con rumbo al S., barajando de cerca la costa para imposibilitar a su enemigo los ataques de espolon i obligarla a encallar en las rocas submarinas de Punta Gruesa, 11 millas al S. de Iquique, donde se perdió por completo.

Reparada completamente la COVADONGA de las muchas averias sufridas durante un combate de dos horas, casi a toca penoles, contra un enemigo mui superior, volvió a las costas peruanas i se incorporó de nuevo á la escuadra chilena.

Mas tarde, sosteniendo el bloqueo del puerto de Chancai, situado un poco al N. del Callao, divisó en la tarde del dia 13 de setiembre de 1880 una lancha i un bote que estaban cerca de tierra. La lancha fué echada a pique de un cañonazo; i el bote que estaba abandonado, fué conducido al costado de la COVADONGA. El comandante de este buque dió la órden de izarlo; pero en el momento de ejecutar esta maniobra, estalló un torpedo de dinamita. La cañonera, cuyo costado habia sido abierto, comenzó a sumerjirse en el acto, dando apénas tiempo para que 29 de sus tripulantes pudiesen tomar un bote del buque. Remando activamente con rumbo al S., a pesar del fuego de rifle que les dirijian los de tierra, llegaron felizmente a Ancon, donde los tomó a su bordo la cañonera PILCOMAYO que bloqueaba ese puerto. Veinte de los náufragos, i entre éstos el comandante de la COVADONGA, perecieron ahogados o muertos por la fusileria peruana, i los restantes, en número de 43, alcanzaron a llegar a tierra, donde fueron tomados prisioneros.

«La pérdida de la COVADONGA tenia poca importancia en sí misma. Era un buque viejo i pequeño, pero mui apreciado en Chile por los gloriosos recuerdos que simbolizaba. El 21 de mayo de 1879 habia sostenido un combate con la fragata acorazada INDEPENDENCIA, arrastrando a ésta a los escollos en que se destrozó. La muerte de una parte de la tripulacion de la COVADONGA llevó nuevamente el duelo a las naves bloqueadoras. Los buzos de la escuadra, apoyados por la cañonera PILCOMAYO, que puso en fuga a las tropas de tierra que querian impedir esta operacion, estrajeron del fondo del mar

en los dias subsiguientes, los cañones, los rifles i demas armas menores de la nave náufraga.» [1]

El caso del siniestro de la Covadonga es mas imperdonable, si cabe, que el de el Loa. El comandante Ferrari debió tener conocimiento de lo ocurido a aquél; mas, en todo caso tenia las instrucciones del almirante i no debió haberlas quebrantado, esponiendo a sus subordinados por el aspecto elegante de la embarcacion que trató de izar en sus pescantes. Fué esta una segunda leccion que tuvieron los comandantes de la escuadra chilena para no volver a ser sorprendidos por la artería peruana.

«REI DE ITALIA.»

Goleta chilena (?) propiedad de los señores Ebensperjer Hermanos, comerciantes de Lebu, que se dirijia a esa rada con un cargamento de sal, maderas i mantequilla, naufragó el dia 11 de enero de 1880 en la costa de Tirúa, pocas millas al S. de Punta Lobos. Su capitan, don Ernesto Sawerhering, i los tripulantes Adolfo Robles i Domingo Vargas. Estos últimos llegaron a Lebu en un bote de la goleta, diciendo ser náufragos i que el capitan habia perecido ahogado.

Como las narraciones de los dos marineros fuesen contradictorias i los náufragos circularan en el mercado monedas de oro francesas, entró la desconfianza i fueron tomados presos i sometidos a juicio por la autoridad. Los supuestos náufragos declararon la verdad, espresando que ellos habian echado al agua al capitan para que pereciera ahogado, hallándose la nave a 15 millas de la costa. Que en seguida habian puesto rumbo a tierra i encallado la goleta, dándola por naufragada.

La justicia ordinaria de la ciudad de Lebu se hizo cargo de los criminales Robles i Vargas para seguirles el juicio correspondiente.

---

1. *Historia de la Guerra del Pacífico*, por don Diego Barros Arana, tomo II, pájinas 64 i 65.

«LEON CRESPO.»

Barca inglesa con un cargamento de carbon de piedra, que se incendió en el puerto de Tocopilla el 13 de enero de 1880. Aunque se le prestaron oportunos ausilios i se logró estinguir el fuego, la nave quedó inutilizada para navegar. No hubo víctimas.

«MARGARET GRAIG.»

Barca británica, en lastre, capitan William Richard, de propiedad de los señores Wraw i Waston de Glasgow. En viaje de Montevideo para Coronel, por un error de rumbo encalló en la playa de Quinahue, cerca de Lebu el 20 de enero de 1880, a la 1 h. 55 m. p. m. La tripulacion, compuesta de 16 hombres, salvó en tierra, como tambien el aparejo de la nave, velámen i demas objetos movibles del buque.

«SAN JUAN.»

Goleta chilena, del porte de 25 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra i en viaje de Lota para el Tomé. Al hallarse por frente al puerto de San Vicente, se fué a pique inopinadamente a las 5 h. 20 m. p. m. del dia 7 de febrero de 1880, a causa de una via de agua. Los náufragos salvaron en un bote.

«CARLOS ROBERTO.»

Barca de los Estados Unidos de América, en viaje del puerto de Totoralillo para Coronel, naufragó en la punta NO. de la isla Santa María.

El naufrajio fué motivado por un error de 25 millas en los

cronómetros. Así, al acercar la tierra a las 5 h. a m. del dia 24 de marzo de 1880, se hallaba la CARLOS ROBERTO empeñada a sotavento de una punta que no le permitió virar por avante, i al hacerlo por redondo, encalló en la costa.

El vapor aleman LUXOR dió remolque a la CARLOS ROBERTO, sacándola del empeño; pero por quedar haciendo mucha agua, que no pudieron agotar las bombas, se fué a pique en la costa de Coronel. No hubo víctimas.

«HEREMIT.»

Barca inglesa del porte de 935 toneladas de rejistro, al ancla en Valparaiso, con un cargamento de pasto aprensado que debia conducir al N., se incendió a las 3 de la mañana del dia 30 de marzo de 1880.

La HEREMIT era de propiedad de Juan Robert, de Liverpool, i estaba consignada a los señores Hazén i C.ª de Valparaiso.

Los ausilios inmediatos que se le prestaron por la autoridad marítima i buques vecinos, no la pudieron salvar, i fué necesario remolcarla fuera de la bahia i en seguida hácia la costa de la Cabriteria, donde se fué a pique.

UNA BALANDRA.

Embarcacion nacional, con lastre de piedra, en viaje del puerto peruano de Ilo para la bahia de Iquique, zozobró por frente a la caleta Junin a causa de una fuerte racha de viento del SE., el dia 23 de marzo de 1880, yéndose a pique.

De los dos individuos que marinaban la balandra, soló salvó uno a nado, alcanzando la costa en condiciones desastrosas.

«ORIENT GLASGOW.»

Barca inglesa, de lporte de 1,300 toneladas de rejistro. Habiendo perdido el timon i sufrido otras averias, fué aban-

donada por sus tripulantes por los 42° 30' de lat. S. i 78° 11' de lonj. O. La barca italiana Galileo C. la avistó el dia 10 de junio; pero con motivo de soplar un fuerte temporal de viento del E., no pudo abordarla. Se cercioró, sin embargo, de que estaba abandonada; que tenia en su toldilla los elementos para improvisar un timon, hallándose con sus velas aferradas i capeaba con el estai de mesana, con el cual se mantenia de orza.

No habia nadie a bordo.

«GAVIOTA.»

Barca de los Estados Unidos de América, en viaje del puerto de Totoralillo para el de Ancud. Habiéndosele corrido el lastre a la banda, varó en la playa de Quirico, al S. de Lebu. La tripulacion, compuesta de 10 hombres, pereció ahogada, ménos uno, Antonio Rodriguez, que salvó a nado, i por el cual se supo el siniestro. Este tuvo lugar el dia 6 de junio de 1880 a las 6 h. a. m.

«NELSON.»

Barca inglesa, con un cargamento de carbon de piedra destinado a la Compañia Inglesa de Vapores. Habia salido de Valparaiso i destino al puerto de Caldera; pero en la noche del 26 de junio de 1880 encalló en la arena, média milla al N. de la desembocadura del rio Copiapó, en Puerto Viejo.

La causa del siniestro fué debida a haber llevado un rumbo mui aterrado i no existir vijilancia a bordo. Se rompieron los fondos i se inutilizó por completo. No hubo víctimas.

«FLAMENCO.»

Barca italiana que naufragó sobre la costa N. de la isla Tabon (Llanquihue) sufriendo pérdida total el dia 15 de julio

de 1880 a las 6 h. a. m. Los náufragos salvaron en tierra. Las informaciones que han llegado hasta nosotros no adelantan gran cosa sobre las causas del siniestro.

«MANCO CAPAC.»

Monitor de la marina de guerra del Perú, de construccion de fierro i blindado, empleado en Arica como defensa de puerto, comandante el capitan de navio Sanchez Lagomarsino, se hallaba en la rada de Arica el 7 de junio de 1880, dia del combate de Arica i toma del morro del mismo nombre, por las tropas chilenas.

Terminado el combate i dominado el morro, el comandante del MANCO CAPAC se dirijió al sitio de la rada en que se hallaban fondeados los buques neutrales; arria sus botes i embarcando en ellos la tripulacion i guarnicion del monitor, se dirijió a ellos en busca de asilo; pero habiendo sido rechazados por las naves HUSSARD i la HANSA i demas buques de guerra neutrales, se dirijieron al trasporte chileno ITATA, presentándose como prisioneros de guerra, donde fueron recibidos como tales.

A las 7 h. 30 m. de la mañana, cuando el MANCO CAPAC habia puesto a salvo su jente, entregándola como prisionera de los chilenos, el comandante Sanchez Lagomarsino aplicó torpedos a su barco i huyó en una lancha torpedera con rumbo al N. para poner a salvo su persona i una parte de su jente. dejando en el fondo del mar su barco MANCO CAPAC, hundido por su propia mano o por sus órdenes.

El jeneral Baquedano, en una proclama lanzada con fecha 8 de junio, dice así:

«La historia de la guerra en que estamos empeñados contará entre sus mas brillantes episodios la jornada de ayer. Difícilmente podrá acumular en otro punto la naturaleza i la ciencia militar mayores elementos de fuerza i de resistencia, posiciones naturales invisibles, fortalezas inespugnables, poderosísima artilleria, minas convenientemente colocadas

para estallar en el momento oportuno, todo hacia de este puerto una poderosa ciudadela que podria sin temeridad defenderse contra un grueso ejército. Sin embargo, en poco mas de una hora de combate estuvieron en nuestro poder todas las fortalezas del enemigo, sin que ni los cañones, ni las esplosiones formidables de las minas, ni el nutrido i mortífero fuego de fusileria hecho por dos mil hombres bien parapetados, pudieran detener la marcha nuestros soldados que luchaban a pecho descubierto, etc., etc.» [1]

«IBERIA.»

Chata, al ancla en la rada de Valparaiso, se fué a pique en la noche del 10 de julio de 1880: pertenecia a don Francisco Capurro. No habia viento ni marejada, por lo que se supuso que el siniestro fué motivado por la vetustez de la nave.

«SARAH.»

Bergantin-goleta norte-americano, propiedad de don Andres J. Hoyl, de Constitucion, con un cargamento de 2 mil quintales de harina, propiedad de los señores Cooper i C.ª, de Valparaiso, i el resto de frejoles i maiz, del dueño de la nave. Al salir de Constitucion con destino a Valparaiso, el 27 de setiembre de 1880, naufragó en el centro de la barra del rio Maule, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes de la nave i regresaron a la ciudad.

El Sarah habia sido ántes barco chileno, pero con motivo de la guerra de Chile contra el Perú i Bolivia habia cambiado de bandera.

---

1. *Boletin de la Guerra del Pacífico*, pájs. 747 a 748.

«ANITA DELFINA.»

Barca alemana, de propiedad del señor G. H. Witsterman, de Valparaiso, en viaje del puerto de Calbuco para los de Coquimbo i Carrizal Bajo, con un cargamento de maderas, se hizo a la vela el dia 28 de agosto de 1880, con brisa del N.; pero habiéndole calmado en el canal de Quenu, i cambiándole la marea, se vió obligada a fondear. El 29 se hizo nuevamente a la vela, con brisa del N.; pero habiendo rondado ésta al O. i soplando con fuerza, fondearon al SO. de la isla Abtao. Aquí permaneció hasta el dia 30, que se puso a la vela nuevamente con viento N., i habiéndose rondado pronto al O., solo alcanzó hasta la bahia de Manao, regresando en seguida al surjidero de Abtao, donde fondeó en la tarde i en 15 brazas de agua. Estando allí, el 2 de setiembre le faltó la cadena en las 40 brazas, a las 4 h. p. m., viéndose obligada a dar la segunda ancla.

El dia 3, habiendo cambiado el tiempo, soplando viento S., luego que la marea lo permitió, trató de darse a la vela, pero con tan mala fortuna que el buque no cayó de la vuelta conveniente, i faltándole en seguida la virada, se vió obligado a fondear mui cerca de tierra i se varó, permaneciendo así hasta el dia 5, en que se votó al mar la carga de cubierta para ponerla a flote, lo que solo se consiguió el dia 6, teniendo a la sazon 12 piés de agua en la bodega. Se trató de introducir a la Anita Delfina a la ensenada de Abtao: pero no se pudo conseguir por soplar el viento del norte, nó quedando al práctico mas recurso que dirijirse al dique de Huite; mas, al llegar a sus inmediaciones, con 13 piés de agua en la bodega, el buque se tumbó sobre babor, no obedeció al timón, varándose dos millas al N. de Huite, donde se perdió totalmente.

Piloteaba a la barca el práctico de Ancud don Federico Mübler.

«CLODOMIRA.»

Goleta de los Estados Unidos de América, que fué echada a la costa en la rada de Valparaiso a causa de un fuerte viento del NO. que sopló el dia 15 de agosto de 1880. La goleta fué inutilizada en tierra, pero no hubo víctimas.

«VELOZ.»

Pequeño vapor oriental, al ancla en Punta Arenas de Magallanes. Un fuerte ventarron del SSO. que sopló el dia 1.° de octubre de 1880, le hizo faltar las amarras i lo echó al garete, zozobrando en seguida, sufriendo pérdida total.

«RAYO»

Cúter oriental dedicado a la pesca de lobos marinos en las costas de la Tierra del Fuego. Habia salido de Punta Arenas de Magallanes a principios de octubre de 1886 para ejercer su industria, perdiéndose totalmente en un lugar que las crónicas no consignan. Estos siniestros son a veces algo frecuentes en aquelllos procelosos mares, no llamando mucho la atencion.

«OLEANDER.»

Barca británica del porte de 383 toneladas de rejistro, en viaje de Valparaiso para Liverpool con un cargamento de trigo i despachada por la casa de Lyon Hermanos.

Salió de Valparaiso el 13 de noviembre de 1880, i el dia 17, hallándose la OLEANDER como a 300 millas del puerto de salida i a la 1 h. 20 m. a. m. le sobrevino un temporal de

viento S. Un récio golpe de mar le llevó dos botes i la obra muerta, abriendo completamente el buque. A las 3 h. 40 m. a. m., otro golpe de mar sumerjió al buque, sin dar tiempo a los náufragos para embarcar víveres ni agua, salvando todos en un bote.

La barca británica OFFERTON WATSON recojió a los náufragos el dia 20 i los condujo a Valparaiso.

Al llegar el bote al costado de la OFFERTON, estaban los náufragos casi muertos: no podian moverse del bote, trabados de frio como estaban, mojados i sin haber bebido ni una gota de agua i con los lábios imposibles.

Con el abrigo i atenciones que les prodigaron a los náufragos sus salvadores, se repusieron, llegando el dia 21 del mismo mes a Valparaiso.

«ELISE»

Barca alemana, procedente de Bremen i destino al Callao, con un cargamento surtido. Sufrió una colision con la barca británica L. KING, por los 28° 20' de lat. S. i 79° 20' de lonj. O., a fines de noviembre de 1880. La ELISE perdió los palos i tuvo otras averias en el casco, por lo que su capitan se vió obligado a abandonarla i asilarse en la L. KING cuyo capitan se dirijió a la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernández para desembarcar a los náufragos.

La barca chilena MATADOR recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso el 10 de diciembre del mismo año. La tripulacion de la ELISE se componia de 7 hombres.

SAO JORJE»

Barca portuguesa de propiedad de su capitan don Pedro J. Mamiro, procedente del puerto de Chañaral de las Animas i con destino al de Calbuco, en lastre, el 20 de diciembre de 1880. Hacia mucha agua (2 pulgadas por hora); i al dia si-

guiente a la puesta del sol, con motivo de haber esperimentado un duro viento del S. i fuerte marejada de proa, aumentando el agua de una manera estraordinaria, que no pudieron dominar las bombas, resolvió el capitan arribar al puerto mas cercano. Fondeó al N. de Punta Taltal cuando ya tenia 5 1/2 pies de agua en la bodega, yéndose a pique a las 4 h. p. m. del dia 23 del mismo mes. Los náufragos salvaron en los botes.

El naufrajio de la barca Sao Jorje es uno de los numerosos ejemplos ántes citados, de que los buques que hacen el cabotaje en nuestro litoral son vetustos i faltos de carena, que la induljencia de las autoridades marítimas permite salir a la mar, esponiendo a sus tripulantes.

«ADOLPHE»

Barca francesa, de material de fierro, construida en Glasgow en 1869, propiedad de don Antonio Domingo Bordes, procedente de Burdeos i con destino a Valparaiso, con un valioso cargamento surtido. Al aterrar, 25 millas al S. de Valparaiso, por faltarle el viento, el buque fué arrastrado por la corriente i chocó en una roca sub-marina el 5 de noviembre de 1880, perdiéndose totalmente buque i cargamento. Un barco ingles que pasaba cerca del lugar del naufrajio llevó a Valparaiso a 16 de los náufragos; el capitan i dos marineros salvaron en un bote i se dirijieron al puerto de su destino, i un marinero que cojió la tierra a nado, llegó tambien sin novedad.

La Adolphe, al chocar en la roca, se abrió por completo, no dando lugar a los náufragos a salvar cosa alguna.

«VALBORG»

Bergantin goleta norte-americano, con un cargamento de trigo, al salvar la barra del rio Maule para entrar al océano, naufragó el dia 4 de diciembre, a la 1 h. p. m., en la Punta de

Quivolgo, donde se destruyó por completo. La tripulacion salvó en tierra. El cargamento pertenecia a un Sr. Döll, de Valparaiso.

1881

«DON JULIO»

Barca chilena, en viaje de Iquique para Puerto Montt. Hallándose por los 42° 19' de lat. S. i 79° 09' de lonj. O., comenzó a hacer mucha agua, i no dando abasto las bombas, por haberse cegado con el lastre de arena, su capitan se vió obligado a abandonarla el dia 8 de enero de 1881. Los náufragos salvaron en un bote i arribaron al puerto de Ancud el 13 del mismo mes, en número de 9.

«OROYA.»

Vapor trasporte de la armada del Perú, de construccion de fierro. Como los siguientes, fué incendiado de órden de su comandante, en la mañana del 16 de marzo de 1881, para que no cayese en poder de la escuadra de Chile.—Véase *Union*, 1881.

«RIMAC.»

Trasporte de la armada del Perú, de construccion de fierro, que incendiaron i destruyeron completamente sus tripulantes dentro de la dársena del Callao, al amanecer del dia 16 de enero de 1881, para que no cayese en poder de la escuadra de Chile.—Véase *Union*, 1881.

«LIMEÑA.»

Vapor trasporte de la armada del Perú, de construccion de fierro. Encerrado en la dársena del Callao, fué incendiado al amanecer del 16 de enero de 1881 para que no fuese

apresado por la escuadra de Chile, despues de la destruccion del poder militar del Perú en las batallas ocurridas en los dias 13 i 15 del mismo mes i año.

«CHALACO»

Vapor trasporte de la marina de guerra peruana, de construccion de fierro i fuerza de 400 caballos, capaz de trasportar 100 hombres de tropa con sus pertrechos. Encerrado en la dársena del Callao, fué incendiado por los mismos oficiales al amanecer del dia 16 de enero de 1881, para evitar que cayese en poder de la escuadra chilena. Esta destruccion se hizo simultáneamente con muchas otras naves i en el mismo dia.

«MARAÑON.»

Vapor trasporte de la marina de guerra del Perú, de construccion de fierro i del porte de 2.015 toneladas de rejistro i fuerza de 700 caballos. Encerrado en la dársena del Callao, fué incendiado con otras naves por sus propios tripulantes, en la amanecida del 16 de enero de 1881, para evitar que cayese en manos de la escuadra chilena, como asimismo varios otras.

«ATAGUALPA»

Monitor de la armada del Perú, del porte de 1.034 toneladas de rejistro i fuerza de 300 caballos nominales, con una torre jiratoria i dos cañones de ánima lisa de a 500, sistema Dahlgren. Fué construido en los Estados Unidos de América, donde lo adquirió el Gobierno del Perú para usarlo como defensa de costa.

Despues de las batallas de Chorrillos i Miraflores, en que fué aniquilado el poder militar del Perú por el ejército chile-

no, en los dias 13 i 15 de enero de 1881, fué echado a pique en el Callao el dia 16 del mismo mes, despues de haber sido inutilizado, para evitar que cayese en poder de la escuadra chilena.

«UNION»

Despues de las batallas de Chorrillos i Miraflores, libradas por el ejército chileno contra el del Perú en los dias 13 i 15 de enero de 1881, en que el poder militar del Perú fué completamente deshecho i aniquilado, el resto de su poder marítimo fué destruido en el Callao, dentro de la dársena, por medio del fuego que le aplicaron a 11 buques, en su mayor parte vapores trasportes, como el CHALACO, el MARAÑON, el LIMEÑA, el OROYA i el RIMAC.

El monitor ATAGUALPA fué echado a pique, i asimismo la torpedera URCOS. La corbeta UNION que, no pudiendo escapar de la escuadra chilena, fué varada al N. de la bahia del Callao, quemada en parte su popa i destruida su máquina.

La destruccion de todas estas naves i otras mas, hasta el número de 11, comenzó a la 1 h. de la mañana del dia 16 de enero de 1881, miéntras la soldadesca dispersa destruia la ciudad del Callao, saqueaba los almacenes i aun asesinaba a algunos comerciantes estranjeros e incendiaba con furor muchas propiedades de neutrales, provocando, ademas, escenas de todo jénero. [1]

La UNION era del porte de 1,627.5 toneladas de rejistro i fuerza de 400 caballos. Estaba armada con 12 cañones rayados de a 70, sistema Voruz, i uno de a 9, sistema Whitworth, La corbeta tenia un andar de 12 millas por hora.

«SALVADORA.»

Balandra nacional, con un cargamento de frutos del pais, en viaje de la ria de Constitucion con destino al puerto de Iqui-

1. *Boletin de la Guerra del Pacifico, 1879-1881*, páj. 971.

que, naufragó el 1.° de marzo de 1881 en la isla de los Choros, un poco al N. del puerto de Totoralillo, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en tierra.

«GUACOLDA.»

Lancha torpedera de la armada de Chile, que habia sido tomada a los peruanos por frente a la punta Ballenita, por buques de la marina de Chile en 1880.

La Guacolda i la Fresia, ámbas torpederas, salieron del puerto del Callao remolcadas por el vapor trasporte *Pisàgua*; pero batidas por un fuerte paracas (viento fresco del segundo cuadrante), frente a la costa de Chincha (Perú), la primera torpedera se abrió por la proa a causa de la marejada i estrepadas del remolque i se fué a pique.

La torpedera Fresia, como mas sólida i de mayores proporciones, se salvó mediante a las acertadas providencias del comandante del trasporte, piloto primero, don José Manuel Campbell.

La pérdida de la torpedera Guacolda tuvo lugar a fines del mes de marzo de 1881, sin desgracia personal.

«LOS AMIGOS.»

Vapor oriental en viaje de las Aguas de Skyring para Punta Arenas de Magallanes, naufragó en la boca del canal Fitz-Roy con motivo de un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, el 27 de abril de 1881. El buque se inutilizó, pero no hubo víctimas entre los náufragos. Dueños, los señores Zamora i Miró de Punta Arenas.

«EMELY.»

Goleta chilena del porte de 58.60 toneladas de rejistro, construida en la ria de Constitucion en 1865, su dueño don

Roberto John, del puerto de Guayacan, capitan don Francisco Miguel. Al salir del puerto de Carrizal Bajo para el de Coquimbo el 30 de abril de 1881, se fué sobre la costa N. de la rada, destruyéndose totalmente en las piedras. Los náufragos salvaron en tierra sin novedad.

«DOTEREL.»

Cañonera de S. M. B., en viaje del Atlántico para el Pacífico, fondeó en Punta Arenas de Magallanes el 26 de abril de 1881 i poco despues se hallaba amarrada convenientemente. A las 10 h. a. m. del mismo dia hizo esplosion, yéndose a pique instantáneamente.

La Doterel era un buque nuevo, construido de madera i de 1,137 toneladas de rejistro. Montaba 6 cañones i 155 tripulantes de comandante a paje, de los cuales 12 personas salvaron la vida.

La causa del desastre es casi desconocida—dice el gobernador marítimo de Magallanes,—pues hai diversas opiniones. Lo que se sabe con seguridad es que primeramente reventó una caldera i en seguida el polvorin de proa, volando esa parte del buque, yéndose el resto a pique inmediatamente. Lo que es incomprensible para los sobrevivientes, es como voló el polvorin, pues creian imposible que ningun pedazo de fierro de la caldera haya podido entrar en él.

Los daños causados en el puerto por la esplosion fueron los siguientes: un proyectil pasó de banda a banda una lancha perteneciente a los señores Shöveder i C.ª, en momentos que una chalupa la remolcaba hácia el costado del ponton, donde debia cargar carbon para el mismo buque, yéndose a pique inmediatamente. Un pedazo de fierro atravesó la chalupa de parte a parte, sin ofender a ninguno de sus tripulantes, arrojándose al agua algunos de ellos. El pedazo de fierro de 35 kilógramos caido en la cubierta del ponton chileno Kate-Kelloc, rompió ésta i quedando en el entrepuente no causó daño per-

sonal. Otro pedazo pasó de banda a banda la casa de cubierta sin lastimar a nadie.

«En tierra algunos proyectiles pasaron por entre las casas sin causar daño alguno, enterrándose en los cerros. Algunas puertas i vidrios, ventanas caidas son los daños causados, que no valen la pena mencionarse.

«Los botes de la gobernacion marítima se mantuvieron en el lugar del siniestro hasta las oraciones, recojiendo cadáveres mutilados i miembros destrozados de cuerpos humanos, los cuales fueron enterrados al siguiente dia en la colonia con los honores debidos.» [1]

Las personas salvadas de la cañonera DOTEREL, fueron las siguientes:

Comandante, R. Evans, herido gravemente.
Teniente, J. M. Stokes, ileso.
Contador, J. M. Colbarne, mui grave.
Injeniero 3.°, H. J. Walker, herido leve.
Carpintero 1.°, W. B. Baird, ileso.
Soldado, W. S. Simmans, id.
Timonel, Y. Hard, herido gravemente.
Marinero, W. Walker, ileso.
» H. A. Turner, id.
» W. Frant, id.
» J. W. Smith, id.
» G. Pengolly, id.

Estos sobrevivientes fueron recojidos del agua por los botes del ponton chileno KATE-KELLOCK, de la goleta nacional SAN JOSÉ, de la inglesa ELLEN CARDENER, de los botes de la gobernacion marítima i varios otros de particulares.

Las autoridades de la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes atendieron a los desgraciados náufragos con el esmero posible.

«Se supo mas tarde por periódicos ingleses, que el consejo de guerra llamado a fallar sobre la culpabilidad del comandante de la DOTEREL no pudo obtener datos exactos sobre la

1. *Diario Oficial de Chile*, núm. 1240 de 1881.

causa del accidente, por la escasez de testigos, i a falta de otra esplicacion opinó que él era debido a la ignicion de gases desarrollados en las carboneras. Este parecer no fué admitido por la jente de la profesion.

«El accidente de la Triumph, acaecido por la esplosion de los gases desarrollados por un compuesto químico llamado *xeroline siccative* del cual se provee a los buques ingleses para ser usado como secante en las pinturas, vino a arrojar nueva luz sobre la catástrofe de la Doterel. Sin pérdida de tiempo se reabrió el sumario indagatorio, llamándose a declarar a los sobrevivientes de esa corbeta.

«He aquí lo que dice al respecto la *Army and Navy Gazette*: «De las declaraciones de los sobrevivientes de la Doterel aparece que un tarro de *xeroline siccative* de los colocados en un pañol de repuesto de cargo del carpintero se rompió en la noche anterior a la catástrofe i una buena cantidad del líquido se derramó en la sentina; ahí pudo flotar sobre el agua i pasar a traves de los rejistros, lo cual lo colocaba bajo el piso plano de la Santa Bárbara, en el que existia una escotilla de madera, cuya tapa estaba solamente sobrepuesta. Como los gases desprendidos infestasen de una manera desagradable los departamentos vecinos, se mandó jente con luces i lámparas para sacar el líquido derramado i se ordenó arrojar ala gua el tarro vacio. Al contacto de una llama, los gases desarrollados por la *xeroline siccative* debieron estallar i levantar el piso de la Santa Bérbara, romper los estanques de pólvora i producir la esplosion de la misma Santa Bárbara. Todos los sobrevivientes estan conformes en asegurar haberse verificado dos esplosiones sucesivas, i las últimas declaraciones sobre el derrame a la sentina de la *xeroline siccative* los esplica suficientemente.»

«CRISTOFORO.»

Barca (no se indica la nacionalidad), al ancla en el puerto de Pisagua, con un cargamento de 29,249 quintales españo-

les de salitre, por cuenta del Gobierno de Chile, se incendió totalmente en el mes de mayo de 1881. La tripulacion salvó, ménos dos marineros que perecieron en el incendio.

«JUAN LIZARDO.»

Pailebot nacional del porte de 30 toneladas brutas, construido de madera en los astilleros de Chiloé, propiedad de los señores Navarro i Burr. En viaje del puerto de Ancud para San Javier de Maullin con un cargamento surtido, por faltarle la marea fondeó entre la barra del Maullin i punta Godoi, el 10 de mayo de 1881; pero el mar se enfureció inopinadamente i fué arrastrado a las rocas, donde fué destrozado completamente a las 2 h. a. m. del dia 11, pereciendo ahogados su capitan, tripulantes i pasajeros. La carga pertenecia a los señores Kowol i C.ª de Ancud.

La tripulacion se componia del capitan Francisco Saldivia i de los marineros siguientes: Hermenejildo Muñoz, Joaquin Barria, Juan Barria, Nicanor Alvarado, Francisco Núñez i José Vargas; los pasajeros Melchor Velasquez, su esposa Juana Perez i un hijo de ámbos, de poca edad. Todos los náufragos eran de la provincia de Chiloé.

«WHINFELL.»

Barca británica del porte 834 toneladas de rejistro, que habia salido de Antofagasta con destino a Europa con un cargamento de salitre. Batida por fuertes vientos, comenzó a hacer mucha agua i sus tripulantes se vieron obligados a abandonarla el dia 25 de junio de 1881, hallándose por los 38° 10' de lat. S., 81° 30' de lonj. O.

Los náufragos, en número de 17, salvaron en los botes i arribaron a Juan Fernández. El capitan Wermerston de la barca chilena MATADOR recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso.

«DELFINA.»

Barca de los Estados Unidos de América, propiedad de don Rafael Barazarte, de Valparaiso. Hallándose surta en la rada, un temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 26 de junio de 1881, le hizo faltar las amarras i dar en la playa del Almendral, donde fué destrozada por el mar.

La tripulacion abandonó a la Delfina ántes de que llegase a la costa, salvando en los botes, pereciendo ahogado tan solo el cocinero de la nave.

«LAMAR.»

Vapor chileno perteneciente a la Compañia Sud-Americana de Vapores, del porte de 488.09 toneladas de rejistro, construido en Dundee, con material de fierro, en 1870, que ingresó en 1872 a la matrícula de la marina mercante nacional, destinado al cabotaje.

El Lamar habia salido de Lota con destino a Valparaiso con un cargamento de carbon de piedra, a fines del mes de junio de 1881; pero no llegó a su destino, por lo que se ha supuesto perdido totalmente en el mar con todos sus tripulantes en número de 27 personas.

Capitan, C. S. Back, 1.er oficial, W. J. Doghbery, 2.o oficial, J. Johnson i 24 mas entre la jente de la máquina, marineros i empleados.

UNA BALANDRA.

El 27 de junio dió la voltereta una balandra que salia de puerto Oscuro, por efecto de un fuerte chubasco de viento. La balandra habia salido de Ancud i era enviada a un puerto del interior de Chiloé, donde debia tomar un cargamento de madera para don José Daniel Sanchez.

En la balandra iban 21 personas, de las cuales 16 eran pa-

sajeros i se hallaban en la bodega, i los 5 tripulantes en la cubierta. Estos últimos eran el patron Juan Oyarzo i 4 marineros, que lograron salvarse asiéndose del costado de la balandra hasta que recibieron ausilio de tierra. Los pasajeros se ahogaron todos.

«HORTENSIA.»

Barca hondureña, al ancla en el puerto de San Antonio. Un fuerte viento del N. que sopló el dia 30 de junio de 1881, le hizo faltar las amarras i se fué a la costa, donde se hizo pedazos. Hubo un hombre ahogado i el capitan salvó en tierra.

«ZARAPITO.»

Segun el capitan de la barca FORTUNA que salió del puerto del Corral en convoi con la ZARAPITO, el dia 17 de julio de 1881, temia que este buque se hubiese perdido totalmente por efecto de un récio temporal que esperimentó, i se fundaba para ello en el hecho de haber pasado por su costado, el dia 21 de julio, un mastelero de gavia que asomaba derecho sobre el agua, lastrado por los burdas i járcias de gavia con su cruceta. Nada se supo mas tarde de la barca ZARAPITO ni de sus tripulantes, dándose por perdida en alta mar, como tantas otras naves vetustas i que navegan a «Dios misericordia.»

«DUNIKIER.»

Barca inglesa, en viaje de Liverpool para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra. Dirijiéndose al puerto de su destino en las primeras horas de la noche del 15 de agosto de 1881, su capitan no vió la boya que avaliza la roca del Buei, i pasando por sobre ella, chocó dos veces sobre el rodal. El buque continuó navegando hácia el fondeadero; pero como el capitan notase que hacia agua en abundancia, des-

tacó uno de sus botes en demanda de ausilio. Dos de los prácticos de la gobernacion marítima con la jente del resguardo i de la gobernacion, se dirijieron inmediatamente hácia el lugar del peligro, i un tercero se trasladó a los vapores remolcadores para hacer mas efectivo el ausilio; pero cuando los prácticos que iban en los botes llegaron al lugar donde se encontraba el buque, éste se habia ido a pique, sin ocasionar víctimas, merced a la precaucion del capitan, que habia hecho preparar un bote para tal emerjencia. El buque Dunikier se fué a pique en 82 metros de agua, como se comprobó despues, sin poder salvar nada de los enseres del buque.

«HUGO.»

Fragata alemana del porte de 1,272 toneladas de rejistro, procedente de New Castle i destino a San Francisco de California, con un cargamento de carbon de piedra. Incendiado éste i agotados los esfuerzos para estinguir el incendio, fué menester abandonar a la Hugo cuando se hallaba convertida en llamas, por los 42° de lat. S. i 87° de lonj. O., el 6 de agosto de 1881.

Los tripulantes se embarcaron en tres botes, uno de los cuales arribó al puerto de Ancud el 18 de agosto de 1881, con el capitan, el carpintero i ocho tripulantes. Los 11 náufragos restantes que marinaban las otras dos embarcaciones no aparecieron en la costa.

El bote que dirijia el capitan recorrió 800 millas en 9 dias, llegando la jente bastante estenuada, muriendo uno de los hombres, M. Monphie, por la falta de agua, de que carecian en absoluto.

«AVELINA SANCHEZ.»

Barca de los Estados Unidos de América, en viaje de Valparaiso para el puerto de Coronel, embarrancó tres millas al S. de cabo Rumena, el dia 30 de julio de 1881. sufriendo pérdida total, pero salvando la tripulacion.

Segun la esposicion hecha por el capitan don Francisco Ballkemier, resulta que durante los tres últimos dias ántes del naufrajio no habia tenido observacion i que, segun su estima, se creia a 30 millas distante de tierra.

La Avelina Sanchez, ántes Don Teodoro, era un buen buque de construccion de madera, botado al agua en Portmouth en 1867, perteneciente a don Buenaventura Sanchez, de Valparaiso.

UNA BALANDRA.

Embarcacion de propiedad de don Pedro Gárate. En viaje de la punta de Ahui i destino a Puerto-Perez, naufragó en la costa de Huicha el dia 12 de setiembre de 1881, por efecto un fuerte viento del N. que habia soplado desde el dia anterior.

Don Pedro Gárate, que hacia de capitan de la balandra, fué botado al mar i se ahogó; pero no supo si fuese por un golpe de la botavara o un guadrapazo de la vela mayor que se izaba para dar la vela. Los cinco tripulantes salvaron en tierra, pero la embarcacion fué destruida por completo. El mar arrojó a la costa una corta parte de la carga.

«WANDERER.»

Pailebot de los Estados Unidos de América, ocupado en la caza de lobos marinos en la costa de Tierra del Fuego. Naufragó en Hope Harbour, con motivo de un fuerte temporal que sopló el dia 17 de octubre de 1881. Le faltaron las amarras i se fué sobre la costa, sufriendo pérdida total, pero salvó la tripulacion.

Como el Wanderer tenia tres grupos de cazadores de lobos repartidos en puntos diferentes, la autoridad de Punta Arenas de Magallanes ordenó la salida de la goleta chilena Rescué para que recojiera la jente, lo que ejecutó con buen

éxito. Los náufragos del WANDERER fueron recojidos por la goleta norte-americana MARY E. HIGGINS, conduciéndolos a Punta Arenas.

«LUISITA.»

Pailebot chileno ocupado en la caza de lobos marinos en la rejion austral de la Tierra del Fuego, que naufragó en Brecknock Pass, perdiéndose totalmente el 6 de abril de 1881. Este barquichuelo habia dejado en East Fury dos hombres encargados de la caza de lobos, que fueron recojidos por la goleta MARY E. HIGGINS i conducidos a la colonia de Punta Arenas.

El sistema aceptado por los loberos de las rejiones australas, de dejar parte de su jente en algunos farallones o isletas, miéntras la embarcacion principal aventura en otras rejiones, ha sido causa de numerosas víctimas; pues que si naufraga ésta, no pueden recibir socorro los grupos de cazadores aislados, pereciendo a veces de necesidad. Esto ha solido ser frecuente i aun se ha prestado a criminales abusos de parte de los mismos cazadores.

«SARCO.»

Barca británica, del porte de 820 toneladas de rejistro, en viaje de New Castle para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, dió a la banda por los 54° 15' de lat. S. i 60° 30' de lonj. O. La tripulacion salvó en tres botes, a uno de éstos recojió la barca inglesa ALBERT WILLIAMS, con cuatro hombres i los condujo a Valparaiso a principios de octubre de 1881; otro fué recojido por la barca alemana ADA STOLA, que mandaba el piloto primero John Dix, con 8 marineros que arribaron a Valparaiso el 1.° de noviembre del mismo año; pero no se supo del tercer bote.

La SARCO i sus palos eran de fierro. Se le corrió el cargamento a la banda i no se pudo adrizar, por lo que se fué a pique.

«URSULA.»

Balandra chilena, en viaje de la ria de Constitucion al puerto de Guanillos e intermedios, que naufragó el dia 27 de octubre de 1881 en Punta Jorje de Bahia Moreno. La embarcacion fué arrastrada por la corriente i dió en la costa haciéndose pedazos. Los náufragos salvaron en tierra i por esta regresaron a pié hasta la ciudad de Antofagasta, donde hallaron recursos.

«AGUSTINA.»

Lancha nacional de la matrícula de Constitucion, en viaje del rio Maule para los puertos del norte, sorprendida por un fuerte viento del NO., dió en la costa, un poco al N. de la desembocadura del rio Mataquito, donde fué destrozada. Los náufragos salvaron en tierra.

«PAITA.»

Vapor nacional, que servia de trasporte al Gobierno de Chile. Habia salido del puerto de Iquique con destino a Valparaiso i escala en Coquimbo, el dia 11 de noviembre de 1881. El dia 13 reconoció el morro de Copiapó a buena distancia al E.; pero el 14, a las 2 h. 10 m. a. m. encalló en la costa a 1.5 millas al N. de la rada de Sarco, donde fué inutilizado.

En el primer momento se tomaron por el capitan todas las providencias conducentes a salvar el buque, pero 20 minutos despues, notándose que el vapor se inundaba, se trató de salvar la jente i todo lo movible del buque, solicitando de Sarco los elementos necesarios.

El vapor Copiapó, que llegó al dia siguiente, recibió a su bordo los pasajeros i la tripulacion, procediendo en seguida al salvamento de los víveres, pertrechos i demas objetos del

buque náufrago, que fueron mas tarde embarcados en el vapor PAQUETE DE MAULE, que arribó a Sarco en ausilio del PAITA.

De las investigaciones practicadas para averiguar las causas del siniestro, resultó que el rumbo a que navegaba la nave estaba calculado para pasar libre de la isla Chañaral, por el O.; de manera que la pérdida puede atribuirse a una perturbacion de los compases o a la corriente, que en aquel tramo de costa suele hacerse sentir en direccion NE. con una fuerza de media milla o mas por hora, como ocurrió al vapor DELFINA el 15 de octubre de 1874, que embarrancó en cabo Leones, i así muchos otros siniestros.

«APENRADE.»

Barca alemana, del porte de 545 toneladas de rejistro, capitan H. G. Tamse, procedente de Lebu i destino a Tocopilla, con un cargamento de carbon de piedra, llegó el 25 de noviembre a su destino. Al buscar su fondeadero piloteada por un práctico local, varó sobre una roca, como a 200 metros de la playa, a las 12 h. m. Despues de trabajar hasta las 6 h. p. m., que zafó del empeño, se llenó inmediatamente de agua i se fué a pique a 100 metros de tierra, sufriendo pérdida total buque i cargamento.

El práctico causante de este siniestro fué inmediatamente suspendido de sus funciones.

«BALBINA C.»

Barca chilena, del porte de 563 toneladas de rejistro, construida con material de madera, que ántes de dejar el puerto de Valparaiso habia sido carenada i forrada con metal nuevo.

En viaje del puerto de Calbuco para el de Ancud, donde debia completar su cargamento de madera, sin práctico a su bordo, varó en la costa de Lacao (estrecho Chacao) el 12 de noviembre de 1881. Despues de muchos esfuerzos para po-

nerla a flote, se notó que estaba desfondada, por lo que se declaró perdida totalmente.

La BALBINA C. se llamó PALLAS cuando llevaba bandera rusa, nombre que cambió por el de EULOJIO ALTAMIRANO al tomar la chilena, i últimamente volvió a cambiarla por el de BALBINA C.

«DELAWARE.»

Barca inglesa, del porte de 339 toneladas de rejistro, en viaje de Swansea para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió buque i cargamento i fué abandonada el 26 de noviembre de 1881, a 70 millas al sur del cabo de Hornos.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave; pero el mismo dia fueron recojidos por la barca inglesa COSMOPOLITA, quien los condujo al puerto de Lota.

El vapor chileno CÁRLOS ROBERTO los tomó a su bordo i los llevó a Valparaiso, donde llegaron el dia 18 de diciembre del mismo año.

1882

«LINA.»

Barca alemana, con un cargamento de cebada, en viaje del puerto de San Antonio para el de Iquique, naufragó en la punta N. del puerto de salida el dia 9 de enero de 1882, sufriendo pérdida total i pereciendo su capitan i tripulantes, sin podérsele prestar ausilio.

Una corriente inusitada i cierta braveza del mar, arrastró a la nave sobre la citada punta, que es roqueña i escarpada, haciéndola pedazos. La falsa economia, por otra parte, no hizo pensar al capitan en la conveniencia de un remolque, viendo el estado anormal del tiempo. Murió tambien un pasajero ingles.

«FALCON.»

Barca inglesa, con un cargamento de azúcar, del porte de 382 toneladas de rejistro, en viaje de la rada de Salaverri para Liverpool, capitan G. Creamer. Hallándose por los 42° de lat. S. i 83° de lonj. O. descubrió una gran via de agua que sus bombas no pudieron contener, por lo que su capitan i tripulantes la abandonaron el dia 7 de enero de 1882. La tripulacion se embarcó en dos botes, uno de ellos tripulado por cinco hombres arribó al puerto del Corral; pero el otro, que lo marinaban seis, fué perdido de vista el mismo dia del abandono de la nave, sin haberse vuelto a saber de él.

«FRANCISCA.»

Balandra chilena de la matrícula de Iquique i perteneciente a los señores Mac-Quade i C.ª, se fué a pique a tres millas distante de Iquique el dia 15 de marzo de 1882. Se supuso que la causa del siniestro fuese motivada por haber desmentido algun tablon de la aparadura, dada la rapidez de la sumersion.

«FLORA.»

Pailebot chileno del porte de 37 toneladas de rejistro, con un cargamento de trigo i harina, varó al N. de la barra del rio Lebu, en medio de las rompientes, en la noche del 29 de marzo de 1882.

La Flora habia sido despachada para la isla Mocha; pero una vez que hubo salvado la barra, faltándole el remolque que le daban los botes, la corriente lo echó a la costa, donde fué inutilizado. No se habla de víctimas.

«ZETA.»

Barca inglesa del porte de 656 toneladas de rejistro, capitan Mr. Parke Lattey, en viaje de Liverpool para Antofagasta,

encalló en las rocas del puerto de su destino el dia 17 de abril de 1882, perdiéndose totalmente.

Las causas que dieron oríjen al naufrajio fueron la calma i la accion de la corriente costanera, que la echó a la costa. Los náufragos salvaron en los botes de la nave. Una ancla dada a tiempo para esperar remolque, habria salvado a la ZETA.

«SAN JOSE.»

Pailebot chileno, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, del porte de 99.06 toneladas de rejistro, propiedad de don José Nogueira, armador de Punta Arenas, capitan Pritchord, marino mui práctico en la navegacion de los canales de la rejion austral de Sud-América.

A fines del mes de abril de 1882, don Giacomo Bove, jefe de la comision científica de la Espedion Austral Arjentina, fletó al SAN José para ejecutar con él la esploracion que se proponia de recorrer el canal Beagle i la parte austral de la Tierra del Fuego, acompañado de cierto número de viajeros i naturalistas.

Al efecto, el 1.° de mayo se dió a la vela, surjiendo en la noche el SAN JOSÉ en Agua Fresca. A la mañana siguiente volvieron a dar la vela con el propósito de tomar el canal Magdalena; pero no siéndoles posible, el 3 fondearon en el puerto Hope, en la estremidad de la isla Clavence.

Solo el dia 7 pudo la goleta, merced a un fuerte viento del norte, penetrar por el canal Brecknock, fondeando en su márjen setentrional.

El dia 9 hizo la SAN JOSÉ poco camino i ancló en la noche entre los islotes Basker. El 11 se hallaba en el Whale Boat Sound, navegando tan solo con la trinquetilla, «con una rapidez espantosa entramos en el estrecho angosto i sinuoso de Teano (entre Whale Bout Sound i Darwin Sound). Aquí el aspecto del tiempo era mui amenazador. Las corrientes atmosféricas estrechadas entre las altas montañas que dominan el estrecho habian tomado la fuerza de un huracan: el mar

adelante de nosotros no era sino una sola cresta, sobre la cual los vapores acuosos corrian con la velocidad del rayo, presentándose como pequeños tifones. Los efectos de algunos golpes de viento (Williwam de Poliniere) eran sorprendentes. Bajando sobre una oleada atravesaban el estrecho, chocando con las montañas opuestas, para volver de donde habian salido i luego retornar, dejando tras ellas un zig-zag de espuma i humo. Ninguna vela habria podido resistir semejante golpe de viento, cuyo choque en el costado de la nave habria sido suficiente para que hubiéramos embarcado agua por sotavento.» [1]

En la noche del 11 fondeó la San José en la bahia situada al N. de la isla Chaiz, i en la mañana del siguiente dia en el canal noroeste (Lleman-asigua). Aquí hace el teniente Bove las siguientes observaciones:

«Saliendo de Lleman-asigua, fuimos sorprendidos por el espléndido cambio de la naturaleza de las tierras. Con la isla Dinide cesan los precipicios, las nieves, las desnudas rocas, las ruidosas cascadas; los montes entran en el interior, bajando de ámbos lados del Ona-sigua (canal Beagle) con pendientes mas suaves i cubiertas hasta la cima con una espesa vejetacion. Tambien la vida animal parece despertar; pero lo mas sorprendente era ver la línea recta i exacta que divide un cielo hinchado de negros nubarrones i nítida atmósfera.»

En la noche del 12 surjió el San José en la bahia Indagaia, i el 13 en la tarde tomó puerto en la mision inglesa de Usuwaia, donde permaneció por algunos dias, ocupándose los espedicionarios en sus estudios.

El 24 de mayo dejó el San José su fondeadero i a medio dia surjió en Seia-macusk, pequeño seno situado entre la mision o isla Guble, i el dia 25 en Uallanica. El 27 comunicó con el Allen Gardiner en las cercanias de la isla Simpe, penetrando en seguida en la caleta Banner, en la isla Picton.

«El 28 a las 2 h. p. m.,—dice la narracion ántes citada—en-

1. Bove, *Espedicion Austral Arjentina.*

tramos en la fatal bahia de Hamma-coia; el tiempo era espléndido; el viento del ONO. i aunque el mar entraba en la bahia, hinchado por el SE., lo creimos efecto de una semiborrasca que habia soplado en el dia anterior, del mismo cuadrante. Se ancló a unos tres cuartos de milla de tierra, pero por mas que buscamos un lugar de desembarco, encontramos la costa contrariamente a las seguridades dadas, de tal manera que, batida por las rompientes, habria sido arriesgado aventurarse en un bote.

«Un poco indignado por esto i viendo que el mar crecia, ántes que bajara de nuevo, pero ántes que el ancla fuera elevada, el viento se declaró en calma chicha. Durante la noche el mar creció desmesuradamente, pero siempre el viento mui fresco por el SO. debíamos permanecer anclados, sumerjiendo el ancla de esperanza.

«En los dias 29 i 30 se acechó toda ocasion para dejar la bahia, pero nuestras tentativas fueron vanas. Aunque el tiempo era malo, ninguno de nosotros alentaba sérios temores; el buque se sostenia admirablemente contra todas las contrariedades del viento i del mar; pero el 31 amaneció para nosotros demasiado oscuro.

«La marea mencionada habia adquirido tanta fuerza que logró atravesar el buque, convirtiéndose éste en un juguete del mar. Dos o tres oleadas se sucedieron barriéndolo de parte a parte i ofreciendo tal trabajo a la cadena, que el escoben de babor fué en breve arrancado. Un principio de dislocamiento en la proa comenzó inmediatamente despues. Ante este triste anuncio, un consejo sumario se tuvo a bordo: permanecer sobre el ancla nos hubiera conducido a una segura pérdida de cosas i personas: valia mas tentar la suerte echando la nave a tierra con el objeto supremo de salvar las vidas.

«La vista de tierra que estaba a sotavento, era sin embargo desalentadora, por lo que de lo alto de la arboladura se podia juzgar, pero el juicio resultó erróneo... A las 3 de la tarde se decidió hacer la difícil prueba, hora de la marea alta. Una pequeña balsa fué en un instante preparada i algunos barri-

les de galletas i carne salada fueron colocados en cubierta para que utilizaran los sobrevivientes, si por acaso el buque no hubiera podido alcanzar la costa. La conducta de la tripulacion fué en esta difícil emerjencia digna del mayor elojio: todas las órdenes fueron cumplidas con la mayor eficaz rapidez, i cuando fué dado el grito ¡larga la cadena! ¡Iza la trinquetilla! La maniobra fué como si se tratase de llegar a la bahia en una cruzada de placer, en lugar de ir a un naufrajio forzado.

«El marinero Howard se dejó voluntariamente atar al timon; dos cuchillos desnudos fueron colocados cerca de él, con los que pudiese cortar las ligaduras, así que su trabajo llegase a ser inútil. No podré jamas olvidar al bravo Jemmy (Howard) adherido al timon, con los ojos en el que mandaba la maniobra, repitiendo palabra por palabra las órdenes que se le daban: ¡Steady Jemmy!—Steady, sir; all right, Jemmy! ¡All right, sir!

«El San José embarrancó de proa sobre una estrecha playa de arena al pié de barrancos verticales de 200 metros de elevacion, sin haber recibido choque alguno durante su marcha, con gran sorpresa de los tripulantes i futuros náufragos. La goleta al encallar se tumbó sobre babor, pero al cruzar las rompientes perdió el bote de estribor, no quedando a los náufragos mas que el que tenia izado a babor.»

Los náufragos salvaron en tierra, al pié de las escarpes de arenisca i pudieron desembarcar víveres, instrumentos i varios útiles; i durante el salvamento fué guiada la tripulacion por el indio fueguino Paínin, que los espedicionarios habian tomado en Uallanica. El campamento lo establecieron a una milla de distancia del lugar del naufrajio, con miserables elementos, pero en un punto abrigado contra los vientos frios del sur.

Al dia siguiente continuaron el salvamento del San José, operacion que duró por dos o tres dias mas, con un frio durante la noche, de —10° centígrados.

El 5 de junio, mejorando el tiempo, i despues de muchos trabajos i peligros, pudieron lanzar al agua el único bote que

habian salvado del naufrajio, tripulado por el capitan Brichard i seis marineros voluntarios. Tres dias despues llegaban a Usuwaia exhaustos, estenuados i con las manos llagadas por el uso del remo a una baja temperatura. En Usuwaia hallaron surto al buque ALLEN GARDINER, quien se prestó para salir en busca de los náufragos del SAN JOSÉ.

Miéntras tanto, los que habian quedado en el lugar del naufrajio fueron visitados por los salvajes en tono amenazante, pero sin consecuencias desagradables, merced al intérprete Painin que peroró a los indíjenas induciéndolos a la paz i a la humanidad, distribuyéndoles en seguida galletas.

Al amanecer del dia 11 entró a la bahia el ALLEN GARDINER i en pocas horas todo fué embarcado, abandonando el lugar del siniestro en el mismo dia, i el 14 entraban a la mision de Usuwaia, donde fueron atendidos por los misioneros.

El 17 se dirijió el ALLEN GARDINER a Punta Arenas de Magallanes, llevando consigo a los náufragos del SAN JOSÉ, donde llegó sin novedad pocos dias despues, pero el jefe de la espedicion, teniente Bove, i el asistente Roberdito se quedaron en Usuwaia, desde donde se trasladaron mas tarde a las islas Malvinas, para regresar despues a Buenos Aires, lugar de su residencia.

«SOPHIE COOK.»

Bergantin goleta británico, del porte de 503 toneladas de rejistro, en viaje de la rada de Antofagasta i destino a Jénova, con un cargamento de salitre, al mando del capitan Mr. W. H. Smith.

Hallándose el SOPHIE COOK en alta mar, comenzó a hacer mucha agua el dia 29 de marzo de 1882, con motivo de un fuerte temporal de viento del SO. que tuvo que soportar con mar mui gruesa. Continuó en esta condicion hasta que, hallándose por los 52° 18' de lat. S. i 80° 47' de lonj. O., no resistiendo la jente el servicio de las bombas, obligó a su capitan a regresar al N. para cojer el primer puerto que se proporcionase i reparar el buque.

El dia 12 de abril, hallándose por los 40° 40' de lat. S. i 74° 12' de lonj. O., el buque, medio de agua, fué abandonado. Los náufragos, en número de 11, salvaron en los botes i arribaron al puerto del Corral, donde fueron atendidos.

«STAR OF INDIA.»

Fragata inglesa del porte de 1655 toneladas de rejistro, procedente de San Francisco de California i destino a Inglaterra, conduciendo un cargamento de trigo. Habiendo comenzado a hacer mucha agua, la que no podian contener las bombas, arribó sobre las costas de Chile para no irse a pique en alta mar, varando al buque un poco al S. de Topocalma i como a 50 millas distante de Valparaiso.

La tripulacion salvó en tres botes, los que arribaron a Valparaiso, siendo ausiliado uno de ellos por el remolcador Chorrillos.

El carpintero de la Star of India murió ahogado en la bodega de la nave. El naufrajio ocurrió en el mes de mayo de 1882.

«HEDGEWICK.»

Barca inglesa del porte de 898 toneladas de rejistro, procedente del puerto de Valparaiso i destino a la caleta Molle (Tarapacá,) con un cargamento de carbon de piedra; capitan Mr. James Owen. Una fuerte braveza de mar la arrastró sobre la costa, perdiéndose totalmente el dia 20 de mayo de 1882. Los náufragos salvaron en los botes.

Las bravezas de mar en el litoral de Tarapacá i Antofagasta se hacen sentir ordinariamente sin viento alguno i se improvisan, produciendo una fuerte resaca en las cercanias de la costa, i son algo frecuentes en el mes de mayo.

«ROSENEATH.»

Barca británica del porte de 622 toneladas de rejistro, procedente de Mejillones i con destino a Europa, con un cargamento de guano, fué asaltada por fuertes temporales de viento del NO. i mar mui gruesa, cuando se hallaba por los 53° 30' de lat. S. i 74° de lonj. O., ocasionándole vias de agua que no pudieron agotar las bombas, por lo que el capitan i tripulantes se vieron obligados a abandonarla el dia 12 de mayo de 1882, al O. del canal Bárbara i al NO. del cabo de Hornos.

La tripulacion salvó en dos botes. En uno de ellos iba el capitan, su señora, un niño i tres hombres, que fueron recojidos despues de 9 dias por el vapor aleman Uarda, cerca del cabo Froward, en el estrecho de Magallanes. Otro de los botes al cargo del primer piloto, cayó en poder de los indios fueguinos el dia 17 del mismo mes, quienes asesinaron a todos los tripulantes, con escepcion del piloto, que conservaron prisionero, el cual vivió entre los salvajes por algun tiempo. El 9 de junio cayó en poder de otra tribu de indíjenas que lo trató mas bondadosamente, i fué recojido mas tarde por el vapor Aconcagua de la Compañía Inglesa de Navegacion por vapor en el Pacífico.

El mismo piloto agrega que, miéntras estuvo prisionero de los indios, otros dos botes de buques náufragos habian caido en poder de los indios i que sus tripulantes habian sido asesinados, conservando algunos prisioneros.

«BOLIVAR.»

Vapor chileno remolcador, de la matrícula de Antofagasta. Ocupándose en remolcar lanchas de carguio el dia 2 de junio de 1882, se le descompuso la máquina i fué arrastrado sobre la costa a impulso de la marejada, perdiéndose totalmente.

«TENIENTE SERRANO.»

Barca chilena en viaje del puerto de Iquique para la ria de Constitucion, en lastre, encalló en la playa de Quivolgo al salvar la barra del rio Maule, perdiéndose totalmente el 21 de junio de 1882. Los náufragos salvaron en tierra. El buque pertenecia a los señores Mac Quade, Novion i C.ª, i conducia poca carga i algunos pasajeros.

«DOS AMIGOS.»

Barca chilena del porte de 124.23 toneladas de rejistro, construida en los Estados Unidos de América en 1821, propiedad de M. Onetto i Nicolas Merella, de Antofagasta, que ingresó a la matrícula de la Marina Mercante Nacional en 1880.

Hallándose la Dos Amigos surta en la rada de Antofagasta, una fuerte braveza de mar que se esperimentó el dia 29 de junio de 1882, le hizo faltar las amarras i se fué sobre la costa, donde fué destrozada totalmente. Los tripulantes salvaron en los botes de la nave i se trasbordaron a los demas buques surtos en Antofagasta.

La Dos Amigos contaba al fenecer no ménos de 61 años de servicios prestados en los dos océanos, Atlántico i Pacífico, i era una de las mas viejas naves que arbolaba el pabellon chileno.

«LAURA.»

Lancha a vapor, chilena, al ancla en Valparaiso. Un fuerte temporal de viento del NO. que sopló el dia 12 de julio de de 1882, la echó a pique sobre sus anclas.

«STRATHOPEY.»

Barca inglesa del porte de 483 toneladas de rejistro, en viaje de Swansea para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, capitan R. Spencer.

Al entrar al puerto de su destino el dia 17 de julio de 1882, le faltó el viento i la corriente la arrastró sobre el rodal del Buei, donde encalló, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

Una ancla fondeada oportunamente habria salvado a la barca, dando tiempo para ser remolcada i conducida al surjidero.

«CAMILA.»

Balandra chilena con un cargamento de víveres i mercaderias, procedente del puerto de Lota i destino a Lebu, capitan G. A. Villagran. Al cruzar la barra de Lebu zozobró en ella, pereciendo totalmente con toda su tripulacion, el dia 13 de julio de 1882.

«ISABEL.»

Goleta chilena del porte de 77.79 toneladas de rejistro, construida en Dalcahue (Chiloé) en 1868, propiedad de don Guillermo Staplefield, de Coquimbo. En viaje del puerto de Coquimbo para el de Totoralillo, capitan J. Morris, con un cargamento surtido, por efecto de un fuerte viento del NO. rindió el palo trinquete el 18 de julio de 1882, perdió el timon, i, sin gobierno, dió contra la costa en la playa de Choros, sufriendo pérdida total.

Los náufragos salvaron en un bote de la goleta i arribaron al puerto de su destino.

«RODOLFO.»

Barca costarricense, propiedad de don Francisco Capurro; con un cargamento de pólvora i harina. Hallándose al ancla en la rada de Valparaiso, un fuerte viento del NNO. le hizo faltar las amarras e irse sobre la costa el dia 31 de julio de 1882, donde se hizo pedazos, con pérdida total del cargamento. Los náufragos salvaron en los botes.

«GIUSEPPE MURZI.»

Fragata, en viaje de Coronel para Valparaiso con un cargamento de carbon de piedra, se perdió en el mar, sin que se haya sabido de su tripulacion, siniestro total que debe haber tenido lugar en el mes de agosto de 1882.

«SURPRISE.»

Goleta de los Estados Unidos de América, del porte de 53 toneladas de rejistro, ocupada de la pesca de lobos marinos en la rejion austral de la Tierra del Fuego, naufragó en la isla Basquet el 24 de setiembre de 1882.

Del sumario que se instruyó para inquirir las causales del siniestro, resultó: que encontrándose esa nave en el puerto de Basquet, le pegó un fuerte temporal de viento del SE. con mar mui gruesa, que hizo garrar sus anclas e irse sobre las rocas, donde se rompió los fondos i se llenó de agua. Los tripulantes salvaron en una chalupa; pero dejaron en tierra seis hombres a cargo del piloto segundo, por tener la nave disponible tan solo una chalupa, en la cual no cabian todos los náufragos, miéntras los demas iban en busca de ausilio.

La investigacion consigna ademas que la Surprise habia dejado en las islas de Diego Ramirez al primer piloto con una chalupa i seis tripulantes trabajando en la caza de lobos i

con provisiones suficientes hasta fines del mes de diciembre; i que, en fin, en Kendle Rock habia dejado otros seis hombres con otra chalupa; pero que ántes de la pérdida de la SURPRISE habia ido a hacerles una visita, i que despues de buscarlos durante tres semanas, no habia podido encontrarlos.

La SURPRISE era de Nueva Bedford, su capitan E. W. Crepo, i su dueño G. Churchill.

Por lo espuesto en la informacion precedente, se puede deducir que la pesca de lobos marinos es una verdadera aventura de carácter bien singular i que puede dar lugar a sucesos vários, prestándose al abuso i aun hasta los actos criminales que, cuando ocurren, quedan desconocidos para el resto del mundo. Durante nuestra vida de mar por las rejiones australes del pais, hemos oido hablar en muchas ocasiones sobre abusos i venganzas atroces cometidas entre loberos, no ménos que de crecidos contrabandos i piraterias por embarcaciones pescadoras estranjeras, en aguas chilenas.

«TARMA.»

Lancha chilena del porte de 20 toneladas de rejistro, propiedad de don Eusebio Aguilar, en viaje de la ria de Constitucion i destino a la rada de Arica, con un cargamento de leña i carbon de madera. Una vez fuera del puerto, cojida la embarcacion por un fuerte viento del N., fué arrojada a la costa de las Cañas, 12 millas al SO. del puerto de salida, perdiéndose lancha i cargamento el dia 19 de julio de 1882. La tripulacion salvó en tierra sobre los fragmentos de la TARMA.

«ROSITA.»

Lancha chilena del porte de 20 toneladas de rejistro, con un cargamento de leña i carbon de madera, en viaje de la ria de Constitucion para la rada de Arica i puertos intermedios. Sorprendida, como la embarcion precedente, por un

fuerte viento del N. en las cercanias de la desembocadura del rio Mataquito, perdida la vela mayor, embarrancó en la costa de Curanipe, perdiéndose totalmente el 19 de julio de 1882. La tripulacion salvó en tierra. Esta lancha era compañera de la precedente.

El naufrajio de la lancha Rosita, como el de la Tarma, induce a reflexionar sobre el por qué se dejan salir a la mar embarcaciones sin cubierta en el corazon del invierno?

«PISAGUA.»

Vapor trasporte, del Gobierno de Chile, del porte de 800 toneladas de rejistro i fuerza de 90 caballos indicados. Habia sido construido en Inglaterra de material de fierro, en 1867, i se denominaba en su principio Kelder Castle; vino a Chile con un cargamento de armas, fletado por el Gobierno, quien lo compró mas tarde para el servicio de trasporte.

Hizo toda la campaña contra el Perú i Bolivia (1879-1882), prestando buenos servicios como trasporte, al mando del capitan de corbeta don Constantino Bannen, i mas tarde del piloto 1.° don José Manuel Campbell. En 1880 sufrió una colision con el monitor Guascar en la bahia del Callao, por lo que se vió obligado a varar en la playa de la isla de San Lorenzo para no irse a pique. Puesto a flote mas tarde, continuó prestando sus servicios de trasporte.

El 1882, en viaje del puerto de Paita i destino al sur i puertos intermedios, encalló en la madrugada del 15 de agosto sobre la playa de Guanchaco (Perú), donde permaneció varado por ocho dias, sin poder zafarse del empeño, hasta que fué destrozado por una gran braveza del mar algunos dias mas tarde.

Al perderse, el Pisagua solo era portador de una corta cantidad de carbon de piedra, de 4 cañones de a 500 que tenia en su bodega i de 20 hombres de trasporte, entre soldados i oficiales, que le fueron mui útiles para defenderse en tierra.

No hubo desgracia personal, pudiéndose salvar el arma-

mento, los objetos movibles i parte de los fijos. Los náufragos se dirijieron por tierra a Salaverri, donde fueron recojidos por el trasporte chileno AMAZONAS, que los condujo al Callao.

Las evidencias del naufrajio fueron atribuidas en parte a las perturbaciones esperimentadas por los compases i a la accion de la corriente del mar; pero fué justificada la conducta i procedimientos del comandante don José Manuel Campbell, absuelto por el Consejo de Guerra i declarado exento de toda responsabilidad, sentencia que fué confirmada mas tarde por la Corte Marcial.

«ROSA ELENA.»

Goleta chilena, del porte de 60.81 toneladas de rejistro, construida en el archipiélago de Chiloé en 1873, propiedad de don Jorje Walker, de Coronel. En viaje de Coronel i destino al puerto de Talcaguano con un cargamento de carbon de piedra, al mando del capitan don Arturo Seddon, tocó en una roca ahogada en la punta de Tumbez i se fué a pique en dos minutos. La tripulacion, compuesta de tres hombres, salvó en el bote de la goleta. El siniestro tuvo lugar el dia 7 de setiembre de 1882.

«NUOVA SAVONA.»

Barca italiana, del porte de 700 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de Coronel i destinado a Valparaiso. El dia 3 de octubre de 1882, a las 4 h. 30 m. a. m., chocó contra una de las rocas ahogadas que destaca la punta Toro (Bucalemu) como a 4 millas al O. i 7 al S. de San Antonio, El buque se fué a pique rápidamente, pero la tripulacion, compuesta de 14 hombres, se salvó en un bote i arribó al puerto de San Antonio, sin novedad.

«BERTA.»

Goleta chilena de tres palos, de 238.92 toneladas de rejistro, construida en Stralsund en 1869, propiedad de don David Fuentes i C.ª, de Talcaguano. En viaje del puerto de Lota para el de Talcaguano, con un cargamento de carbon de piedra, se mantenia de vuelta i vuelta sobre el paralelo del puerto de San Vicente el dia 9 de octubre de 1882, cuando embistió sobre ella el vapor ingles Chiloé, a las 7 h. 30 m. a. m., echándola a pique.

De las investigaciones practicadas para obtener las evidencias del siniestro resultó: que a la hora de la colision habia una densa neblina; que la Berta no tenia las luces de reglamento, i que, oyendo el capitan Clayton del vapor el toque de campana por el lado de estribor, gobernó sobre la banda opuesta i puso atras las máquinas. No obstante la colision tuvo lugar, hiriendo a la goleta por su mura de babor, partiéndola en dos partes, por lo que la Berta se fué a pique instantáneamente.

El vapor Chiloé arrió sus botes para salvar a los náufragos, pero solo pudieron recojer al piloto Joseph Harris, al cocinero Francisco Cabello i a los marineros W. H. King i George Austin. Este último murió a bordo del vapor.

Perecieron ahogados el capitan J. M. Clopp, el guardian Manuel Correa i los marineros Samuel Jackson, W. H. Bucheman, Antonio Hansen i Daniel Williams.

«ERNESTO.»

Barca nacional, del porte de 702.96 toneladas de rejistro, propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso. Naufragó en la rada de Paposo el dia 15 de noviembre de 1882. Las crónicas que se han tenido a la vista no dan detalle alguno respecto a las evidencias del siniestro, pero se sabe que los náufragos salvaron en las embarcaciones de la Ernesto.

«PAPOSO.»

Goleta chilena, del porte de 23 toneladas de rejistro i propiedad de don Rafael Barazarte i destinada al cabotaje del litoral de Atacama. En viaje de la rada de su nombre para la caleta del Cobre; pero vientos contrarios i una série de descomposturas en el timon, la obligaron a arribar a Antofagasta. Las calmas i las corrientes la arrastraron sobre Punta Tetas, donde embarrancó a las 2 h. a. m del dia 10 de noviembre de de 1882, perdiéndose totalmente.

«DOWNIEMOUNT.»

Barca inglesa, del porte de 654 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Coquimbo a Talcaguano, chocó con una roca ahogada a las 3 h. p. m. del 7 de noviembre de 1882, que supuso su capitan como a 15 millas al NO. de la punta N. de la isla Santa Maria.

Con el choque la Downiemount perdió el timon i se le abrió la popa, siendo deficientes las bombas para contener la via de agua. En esta situacion los tripulantes la abandonaron en el momento en que se iba a pique en la bahia de Arauco, i como a ocho millas de la costa. La barca alemana Anita Delfina que pasaba en esos momentos, recojió a los náufragos i los condujo a Lota.

El peligro en que chocó la barca Downiemount no puede ser otro que el Dormidos de Fuera, i así fué comprobado por estudios posteriores llevados a cabo por varios buques de la armada, comisionados para practicar estudios minuciosos en aquella localidad con ese objeto.

«SANTA LUCIA.»

Barca inglesa, del porte de 647 toneladas de rejistro, al mando del capitan Mescatte, con un cargamento de cobre i

trigo, en viaje del puerto de San Antonio para Liverpool, naufragó en la punta llamada Toro, a la media noche del dia 12 de diciembre de 1882. La SANTA LUCIA, arrastrada por la corriente, encalló en una roca, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes de la nave i se dirijieron al puerto de salida.

La pérdida de esta nave se debió a la falta total de vijilancia a su bordo.

«NORFOLK.»

Barca chilena, del porte de 1,300.78 toneladas de rejistro, construida en Boston con material de madera, en 1856, propiedad de los señores Brown i Jepp, de Valparaiso, capitan Mr. Stephen, que naufragó en el rodal del Buei, a la entrada de Valparaiso, en la noche del 15 de diciembre de 1882, entre 9 i 10 p. m.

La NORFOLK conducia un cargamento de ejes de cobre, de 250 toneladas, propiedad de los señores Döll i C.ª

La pérdida fué total; salvaron los náufragos en los botes de la nave.

1883

«ASTORIA.»

Barca inglesa al ancla en el puerto de Pisagua con un cargamento de salitre. Se incendió el dia 10 de enero de 1883, a la 1 h. 15 m. p. m., de una manera tan voraz que no dió tiempo a salvar nada del buque. Solo quedó flotando el casco de fierro de la nave. El capitan de la ASTORIA era Mr. Williams Drummond i el dueño Mr. J. Gibson, de Dundee, Escocia. El orijen del fuego se atribuyó a una chispa que saltó de la hornilla del *donkey* que servia para izar la carga.

«IMPERIAL.»

Vapor nacional, del porte de 373.95 toneladas de rejistro, construido en Glasgow, su dueño, la Sociedad de Armadores de Valdivia, capitan Christian. En viaje de Valparaiso para el Corral, encalló como dos millas al N. del cabo Carranza i a 100 metros distante de tierra, donde se rompió los fondos el dia 2 de marzo de 1883. La pérdida fué total i los tripulantes salvaron en los botes.

La pérdida del IMPERIAL se atribuyó a un error de rumbo i a falta de vijilancia.

«ANNIE SELAND.»

Barca norte-americana, propiedad de los señores Capello de Coronel, i Walker, capitan de la ANNIE SELAND. En viaje de Laraquete para Antofagasta, conduciendo un cargamento de carbon de piedra, propiedad de Von der Heyde, se fué a pique por frente al morro de Copiapó el dia 19 de enero de 1883, por haber descubierto una via de agua que no pudieron contener las bombas, i fué abandonada. Los náufragos salvaron en los botes i fueron recojidos por el bergantin, tambien norte-americano, UTRECHT.

«ORACLE.»

Fragata británica que naufragó en la isla Herschell, cercana al cabo de Hornos, el 7 de marzo de 1883. La barca SILURIAN recojió a los náufragos el dia 20 del mismo mes, en número de 17 hombres: el capitan de la ORACLE, el primer pipiloto i 5 marineros, llevándose el mejor bote; los demas los habia dejado abandonados en el sitio del naufrajio, haciendo rumbo al cabo de Hornos, probablemente en demanda de alguna nave que los recojiera.

La barca SILURIAN, procedente de Swansea, los condujo a Valparaiso, donde llegaron el 12 de abril del mismo año.

UNA BALANDRA.

Embarcacion de mas de 30 toneladas brutas, propiedad de don Francisco Zúñiga, de Curaco, con destino al puerto de Ancud, i cargamento de papas i trigo, naufragó el dia 23 de marzo en la playa de Mutrico, perdiéndose totalmente barco i cargamento. Los náufragos i pasajeros salvaron en tierra.

«ATTLEBORO.»

Barca de los Estados Unidos de América, dedicada a la pesca de la ballena, procedente de Panamá. Hallándose surta en la isla Mocha, garraron sus anclas i se fué sobre la costa de la isla, a las 3 h. p. m. del dia 24 de marzo de 1883, perdiéndose totalmente.

El capitan i los 22 tripulantes de la barca salvaron en los botes, i la barca Lagoda, tambien ballenera i de la misma nacionalidad, condujo al primer piloto i quince hombres al puerto de Talcaguano.

La Attleboro pertenecia a Mr. Williams Lowis, de Nueva Belford.

«GRANVILLE.»

Barca inglesa, del porte de 698 toneladas de rejistro, en viaje de Liverpool para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, encalló en la costa de Chile, una milla al N. del puerto de Papudo, a las 10 h. a. m. del dia 5 de abril de 1883.

La pérdida fué total i los náufragos salvaron en los botes de la nave. La causa del siniestro se debió a una espesa neblina; pero se hace notar la inmensa distancia del puerto del destino i el no haberse percibido a tiempo las rompientes del mar sobre la costa, lo que induce a sospechar descuido en el servicio de la nave.

«LUZ.»

Vapor chileno, remolcador, de la matrícula de Talcaguano i al ancla en ese puerto i propiedad de los señores C. Von Hees i C.ª La fuerte marejada del N. levantada por un duro viento, lo echó a pique, perdiéndose totalmente, el 23 de junio de 1883. Se presume se ahogó un fogonero.

DOS BALANDRAS.

Embarcaciones de mas de 30 toneladas brutas, del tráfico de Ancud i archipiélago de Chiloé, hallándose al ancla en aquella bahia, una con un cargamento de maderas a bordo, propiedad de don Daniel Sanchez, i la otra sin carga, propiedad de don Juan Burr. Un fuerte temporal del NO. que sopló el dia 27 de junio de 1883 las hizo chocar entre sí i se fueron a pique cerca del muelle de Ancud.

Ese mismo temporal echó a la costa de Playa Ancha 4 balandras mas, propiedad de los señores Vicente Garcia Diaz, Pedro Ampuero, Vicente Robles i Claudio Souza, todas sin carga.

«ANTONIETA.»

Barca nacional con un cargamento de carbon de piedra, al mando de don Luis Gogtiard, en viaje del fondeadero de Laraquete (Arauco) i destino a Valparaiso, se fué a pique en el mar con motivo de una gran via de agua, el dia 28 de junio de 1883.

De las investigaciones practicadas por la autoridad marítima de Laraquete, resulta: la barca ANTONIETA zarpó del puerto antedicho el dia 22 de junio con un cargamento de 930 toneladas de carbon i alguna madera, i al dia siguiente fué

batida por un temporal de viento del N. que la arrastró hasta el paralelo de Lebu, con pérdida de algunas de sus velas. El 25 en la tarde, un nuevo temporal le volvió a pegar en circunstancias de hallarse sobre el paralelo de las Tetas del Biobio. En esa situacion, la ANTONIETA comenzó a hacer mucha agua i el dia 28 llegaba hasta un pié sobre el rancho de los marineros; el buque se hallaba sin gobierno i a merced de las olas.

En tal emerjencia, el capitan mandó echar los botes al agua i embarcando su jente abandonó el buque a las 10 h. a. m., hundiéndose la ANTONIETA una hora despues. En seguida fué menester abandonar uno de los botes por no poder resistir la mar, continuando los náufragos en la mayor de las embarcaciones.

En el momento de abandonar la ANTONIETA, se suponia el capitan a 50 millas al O1/4NO. de las Tetas del Biobio, i el dia 29, como a las 3 h. a. m., ganaron tierra por frente al cerro de la China, al N. de Lebu; pero ántes de abordar la costa, el bote chocó con una roca, haciéndose pedazos. Los náufragos ganaron la tierra algo maltratados i se dirijieron a Laraquete i en seguida a Coronel.

«COLCURA.»

Barca chilena, del porte de 412.38, propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso, con un cargamento de maderas, en viaje de Puerto Montt i destino a Valparaiso, naufragó en las islas de Calbuco (Llanquihue), inutilizándose del todo, el 24 de julio de 1883. Los náufragos salvaron en los botes de la nave i se dirijieron al puerto de Ancud.

Este naufrajio es uno de tantos que suceden en aguas tranquilas por la vetustez del casco, como tantos otros ya consignados en estos apuntes.

«CROSSFIELD.»

Barca británica, procedente de Inglaterra i con destino a la rada de Llico, embarrancó el dia 23 de agosto, dos millas al norte de la desembocadura de la laguna de Vichuquen, un poco despues de anochecer.

La Crossfield venia en lastre i pocas mercaderias surtidas, salvándose éstas con el ausilio prestado por la autoridad marítima, i los náufragos en sus botes.

Parece que el capitan de la Crossfield ignoraba que Llico era una rada abierta, i suponiéndola bahia, trató de penetrar en ella, engañado quizá por el aspecto que ofrecen las dunas de su interior.

«SERENA.»

Barca inglesa, del porte de 493 toneladas de rejistro, procedente de Swansea i con destino a Valparaiso, conduciendo un cargamento de carbon de piedra, desarboló por los 58° 34' de lat. S. i 69° 51' de lonj. O., el 3 de agosto de 1883, por lo cual fué abandonada por su capitan i tripulantes. La barca italiana Luigi P. recojió a los náufragos a su bordo i los condujo a Valparaiso.

La barca Serena sufrió un fuerte temporal al S. del cabo de Hornos, donde una grande ola le arrancó de su cubierta a dos de sus pilotos i a dos marineros, que no pudieron recibir ausilio, dado el estado del tiempo i desbarajuste del buque.

Esa grande ola causante de la pérdida de los pilotos i del desarbolo de la nave, parece ser un fenómeno peculiar de las grandes tormentas del cabo de Hornos i que ocupa el vórtice de los ciclones que allí se esperimentan; pues muchos buques hacen referencia a ella, comparándola como una montaña, i es la causa de numerosas averias mayores, cuan-

do no de siniestros totales que quedan desconocidos para los demas.

No hemos hallado detalles precisos sobre este fenómeno; pero estamos persuadidos de que en esos momentos la columna mercurial manifiesta los mayores descensos, que simulan el vórtice de una tormenta jiratoria. Desgraciadamente pocas veces han llegado hasta nosotros observaciones barométricas correctas.

«TEJA.»

Vapor chileno del porte de 89.80 toneladas de rejistro, construido en Hamburgo en 1875, destinado al cabotaje en la costa de Chile, i de propiedad de la Compañia Industrial de Valdivia.

Naufragó en la barra del rio Tolten a las 3 h. p. m. del dia 9 de setiembre de 1883. Salvó la tripulacion i parte de la carga. La causa eficiente fué el mal estado de la barra.

«BLALA VALLA.»

Barca alemana del porte de 750 toneladas de rejistro, capitan S. S. Morgan. Procedia de Hamburgo i su destino era Valparaiso, con un cargamento surtido consignado al cónsul aleman de aquel puerto. Este buque encalló en la punta Quisco, 6 millas al S. del Algarrobo, ahogándose el capitan i tres marineros, el dia 8 de setiembre de 1883, a las 8 h. 30 m. p. m. Salvó el piloto i siete marineros, que fueron ausiliados en tierra.

Este siniestro puede atribuirse a un error en lonjitud, sino a un exceso de confianza del capitan, pues la barca ántes de anochecer habia reconocido la costa, sin tomar providencias para ponerse a cubierto de un naufrajio.

«BLACK WATCH.»

Barca alemana, procedente de Rangoon i destino a Valparaiso, con un cargamento de arroz, naufragó un poco al N. del Algarrobo, sufriendo pérdida total, muriendo ahogados el capitan, el carpintero, el cocinero i un mozo, salvando los demas en número de 8, que quedaron en tierra el 8 de setiembre de 1883.

De Valparaiso se envió el remolcador Miraflores, para salvar la barca i su cargamento; pero aquél regresó al dia siguiente, espresando era de todo punto imposible salvar nada.

«Y. SERYENT.»

Barca de los Estados Unidos de América, procedente de Nueva York i destino a Valparaiso, capitan Charles F. Dyer, con un cargamento surtido. A consecuencia de un récio temporal que le destrozó el timon i la arboladura, quedando el casco mui deteriorado, fué abandonada el 1.° de setiembre de 1883 por los 56°30' de lat. S. i 70°48' de lonj. O.

La fragata inglesa Carrick Castle, capitan C. Honten, recojió a los náufragos en número de 13 i los condujo al puerto de Talcaguano.

«OREGON.»

Barca chilena del porte de 560.32 toneladas de rejistro, construida de madera en Sunderland en 1855, e ingresó a la matrícula de la marina mercante nacional en 1881, propiedad de los señores Oliverio i Guillermo Jenkins de Coquimbo, quienes la dedicaron al cabotaje.

La Oregon conducia un cargamento de maderas; pero las crónicas no dicen donde, ni como se perdió.

Solo hemos hallado la noticia de que la barca inglesa Lo-

YOLA llegada a Coquimbo en el mes de noviembre de 1883, condujo a su bordo a toda la tripulacion de la barca chilena OREGON, que se habia perdido por completo.

«ERWIN.»

Fragata alemana incendiada en alta mar i perdida totalmente.

He aquí la relacion hecha por su capitan en Punta Arenas de Magallanes:

«Salí de Liverpool—dice—el dia 14 de mayo de 1883 con un cargamento de 1,700 toneladas de carbon de piedra i destino a San Francisco de California. Despues de un viaje regular, nos sorprendió una vez, el dia 22 de julio, un olor mui estraño que se sintió en la cámara; no sabiendo qué podia causarlo, dí órden de visitar todo el buque sin poder encontrar algo ni en el cargamento ni en otra parte.

«Al dia siguiente (23) ya se notó humo que penetraba a la cámara, i desde luego presentí que se habia incendiado el cargamento. Al instante se ordenó tomar todas las precauciones posibles para evitar el fuego, cerrando todas las escotillas i aberturas de la cubierta. El fuego creció pronto, por lo que perdí toda esperanza de salvar el buque.

«El dia 25 ya salian llamas por la fogonadura del palo mayor, ya quemado en su pié, por lo que vacilaba de un lado a otro, convirtiéndose ese punto en una gran chimenea, por donde salian las llamas i el humo, que apénas permitian estar a bordo.

«En la mañana del 26 dí órden de embarcar los tres botes i en ellos la tripulacion i los papeles del buque, abandonando a éste a la altura del cabo de Hornos, como a diez millas de la costa. Apénas habíamos dejado el buque, sentimos una fuerte detonacion i vimos volar la proa, llevando palos i cabos al aire.

«Tuvimos la suerte de un buen viento i así alcanzamos la costa el dia 27, pero sin desembarcar por temor a los indios,

que son malos, como lo espresan las instrucciones náuticas, i siguiendo la costa llegamos el 3 de agosto a la mision de Usuwaia, en el canal Beagle, donde los misioneros ingleses nos recibieron con muchas atenciones.

«Nos quedamos 18 dias en la mision, i como los misioneros no tenían viveres para 22 hombres, nos faltó la comida i resolvimos dirijirnos a Punta Arenas de Magallanes a remo. En estas circunstancias llegó el trasporte frances La Romanche, comandante M. Martial, nos recibió con todo cariño a su bordo i nos llevó a Punta Arenas. Hemos vivido veinte dias a bordo de este buque, el que nos desembarcó el dia 27 de setiembre en la colonia chilena.»

«ACADIAN.»

Barca inglesa, del porte de 787 toneladas de rejistro, procedente de las islas de Lobos de Afuera (Perú), con un cargamento de guano, que se fué a pique a las inmediaciones de las islas de Juan Fernandez, refujiándose los náufragos en el puerto de San Juan Bautista.

El pailebot chileno Juan Fernandez los tomó en seguida, en número de 14, i los condujo al puerto de Valparaiso. La pérdida de la Acadian tuvo lugar el 8 de setiembre de 1883, i la causa del siniestro fué una via de agua que no pudieron contener las bombas.

Los náufragos fueron el capitan Hartfield, su señora esposa, el piloto, el cocinero, el mayordomo i 9 marineros.

«INES.»

Barca de los Estados Unidos de América, propiedad del señor don Carlos J. Holm, de Valparaiso, capitan don Pedro Meyer, naufragó, perdiéndose totalmente, el dia 18 de octubre de 1883, en la isla de Chaulinec.

La pérdida se debió a vientos variables, revezos de corrientes i a maniobras incorrectas al dar la vela en el surjidero de la isla Chaulinec.

1884

«INSPECTOR.»

Fragata chilena del porte de 1.379,15 toneladas de rejistro, construida en Belfast en 1860, que ingresó a la marina mercante nacional en 1881, propiedad de don Enrique M. Willshaw de Valparaiso. En viaje del puerto de Taltal para la rada de Paposo, naufragó el dia 5 de enero de 1884, dos millas al S. del surjidero de aquel nombre, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en tierra.

Las informaciones que se han podido consultar no dan detalles respecto a las causas de este siniestro; pero consta que el naufrajio de la INSPECTOR dió oríjen a un largo juicio con motivo de que el Seguro se negaba a cubrirlo, sospechando que la pérdida habia sido intencional; pero no conocemos el fallo de los tribunales.

«COIMBRA.»

Barca portuguesa, de propiedad de los señores Serdio Hermanos, que naufragó el dia 10 de enero de 1884 en la Punta de Santa Teresa (estrecho de Chacao) con un cargamento de maderas, sufriendo pérdida total. Los náufragos salvaron en los botes de la nave i se dirijieron a Ancud.

Corriendo la COIMBRA el citado estrecho, la sorprendió una calma chicha i dió en la costa por la accion de la corriente.

«ADELINA B.»

Bergantin goleta nacional, del porte de 182.59 toneladas de rejistro, de construccion de madera, propiedad de don Antonio Bafico, de Valparaiso. Al ancla en la ensenada de Chaihuin (costa de Valdivia), con un cargamento de maderas,

azotado por un fuerte viento del N., le faltaron las amarras i dió en la costa, haciéndose pedazos, el 16 de marzo de 1884. El siniestro se atribuye a la mala calidad de las amarras.

Los náufragos salvaron en un bote del vapor de la República TOLTEN, que los condujo al puerto de Corral.

«PRINCESS OF WALES.»

Barca británica, procedente de Iquique i con destino a Falmouth, con un cargamento de 1,300 toneladas gruesas de salitre, se fué a pique a 23 millas al NO. de la isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, el 22 de abril de 1884.

El capitan Edmond E. Jones i los 18 tripulantes de la barca salvaron en los botes i se guarecieron en la isla, de donde los tomó el pailebot nacional JUAN FERNANDEZ i los condujo a Valparaiso.

No conocemos las causas del siniestro; pero es de suponer que el naufrajio se debió a una gran via de agua que no pudieron contener las bombas.

«MERCEDES.»

Barca norte-americana que, estando al ancla en Aucho, cerca de Quemche, un fuerte temporal le hizo cortar las amarras i dió en la costa, para no flotar mas, el dia 21 de marzo de 1884. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

La MERCEDES procedia de los puertos del N. con el objeto de tomar un cargamento de maderas i volver al norte. Era un buque viejo, que rompió sus fondos por el solo hecho de sentarse en la playa.

«J. C. ROBERTSON.»

Fragata británica, del porte de 1,036 toneladas de rejistro, en viaje de Pisagua para Hampton Road, con un cargamento

de salitre, naufragó, perdiéndose completamente, 40 millas al sur del puerto de Valparaiso. La tripulacion salvó en los botes de la nave. El naufrajio tuvo lugar a las 4 h. a. m. del dia 31 de marzo de 1884.

No conocemos las causas de este siniestro; pero, dado el lugar del naufrajio, es de creer que la J. C. Robertson arribaba para hacer agua, i no irse a pique en alta mar, como ha ocurrido en muchos casos.

«ACONCAGUA.»

Barca nacional, construida en los Estados Unidos de América, del porte de 755.70 toneladas de rejistro, que ingresó a la matrícula de la marina mercante nacional en 1882, de propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso. Hallándose al ancla en el puerto de San Antonio con un cargamento de 14,000 fanegas de cebada a su bordo, una gran braveza del mar la echó a la costa a las 3 h. a m. del dia 25 de abril de 1884.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave, ménos el contramaestre i un marinero, que perecieron ahogados.

«LAURA S. CHIVARI.»

Barca italiana, capitan M. Lambruchini, con un cargamento de salitre i destino a Falmouth. Batida por un duro viento del SE., descubrió una via de agua, que no pudieron agotar las bombas, i estando para irse a pique, pidió ausilio a la goleta americana Domitila. El siniestro tuvo lugar por los 24°05, de lat. S. i 75° de lonj. O. i en el mes de mayo de 1884. Apénas se habia verificado el trasbordo, la Laura S. Chivari se fué a pique. Los náufragos fueron conducidos a la ria de Constitucion i en seguida a Valparaiso.

«KATE MELICK.»

Barca británica, procedente de las Islas Lobos de Afuera (Perú) i con destino a Europa, con un cargamento de guano, comenzó a hacer mucha agua i se fué a pique cuando se hallaba por los 56°42' de lat. S. i 76 de lonj. O., el 20 de mayo de 1884.

La fragata, tambien británica, N. B. LEWIS, procedente de Cardiff, recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso, donde llegaron en la noche del 7 de junio del mismo año.

«ELENA.»

Pailebot chileno, del porte de 46.81 toneladas de rejistro, construido con material de madera en los astilleros de Chiloé, en 1865, dedicado al cabotaje i propiedad de los señores M. Hodges i D. Andrews de Talcaguano, descubrió una via de agua inopinadamente por el codaste i se fué a pique a las 11 h. p. m. del dia 10 de junio de 1884. Los náufragos salvaron en tierra.

«ELENA.»

Pailebot chileno, del porte de 50.17 toneladas de rejistro, construido con material de madera en un astillero de Chiloé, en 1876, dedicado al cabotaje i propiedad de don Alejandro de Jeomans, de Coquimbo. En viaje del puerto de Totoralillo para el de Coquimbo, en lastre, naufragó el 27 de junio de 1884 en Punta Chungungo. Su capitan, don L. Ful. Los náufragos salvaron en un bote, sin pérdida de vidas.

«UNCAS.»

Barca inglesa del porte de 433 toneladas de rejistro, que encalló en los rodales que médian entre la isla Huevos i el

continente, por pretender entrar en la rada de los Vilos por fuera de derrota. Buque i cargamento se perdieron totalmente. La tripulacion salvó en tierra.

Este siniestro ocurrió el 18 de junio de 1884, por no conocer la costa el capitan de la UNCAS, no tener una carta correcta a su bordo, o pretender utilizar el citado canalizo, cuando es sabido que no tiene agua para buques de calado. El cargamento era de Swansea i se componia de carbon de piedra.

«PESCADORA.»

Goleta chilena del porte de 38.50 toneladas de rejistro, construida con material de madera, en Lebu, en 1874, propiedad de don Rufino Murillo, de aquel puerto. Estando al ancla en la caleta Yañez el 19 de julio de 1884, se fué sobre la costa, donde se destrozó totalmente, por efecto de un fuerte viento del cuarto cuadrante.

Los náufragos salvaron en tierra, como asimismo parte del cargamento de maderas i frutos del pais de que era portadora la goleta.

«ALFRED.»

Barca inglesa, en viaje de Liverpool i con destino a Valparaiso con un cargamento de carbon de piedra, se incendió por los 56° 53' de lat. S. i 63° 11' de lonj. O., posicion en que fué abandonada.

Fué abandonada por sus tripulantes el 1.° de agosto de 1884. La barca DONNERDALE, de la misma nacionalidad, recojió a los náufragos i arribó al puerto de Coquimbo para desembarcarlos.

«EARL BEACONSFIELD.»

Fragata británica de cuatro palos, procedente de Clyde i destino a San Francisco de California, con un cargamento de

carbon de piedra. Se incendió en alta mar i recojió a los náufragos en número de 35, la barca italiana Iside B. el 12 de agosto de 1884, i los condujo a Valparaiso, donde llegaron el 27 del mismo mes.

«LUISA.»

Barca chilena del porte de 394.15 toneladas de rejistro, construida de madera en el Canadá, en 1854, e ingresó a la matrícula de la marina mercante nacional en 1882, propiedad de don Nicolas C. Möller i C.ª, Coronel. En viaje de Paposo para el puerto de Lota, conduciendo un cargamento de metales de cobre, se fué a pique en alta mar, por los 25° 30' de lat. S. i 73° 28' de lonj. O., el dia 8 de agosto de 1884. La tripulacion salvó en dos botes de la nave, que arribaron al puerto de Chañaral de las Ánimas.

«AROS BAY.»

Barca inglesa, en viaje del Atlántico para el Pacífico, fué abandonada por su tripulacion por los 57° de lat. S. i 67° de lonj. O. Unos récios temporales que la trabajaron al S. del cabo de Hornos, le hicieron perder el timon, desarbolar por completo i perder parte de la cubierta a principios de julio de 1884. La barca alemana Von der Bergh recojió a los náufragos en número de 26 i los condujo a Valparaiso el 27 de julio del mismo año.

«BRIDEGROOM.»

Goleta inglesa de tres palos, que se incendió el 3 de setiembre de 1884, por los 45° 30' de lat. S. i 78° 10' de lonj. O. La barca inglesa Saigon, entrada a Valparaiso el dia 8 del mismo mes recojió a los náufragos.

Las informaciones que se han tenido a la vista no dan luz sobre las evidencias del siniestro ni dato alguno respecto a la Bridegroom.

«ELISA CAMPBELL.»

Barca británica del porte de 596 toneladas de rejistro, en viaje de Valparaiso para Falmouth, con un cargamento de guano. Habia dejado el puerto de salida el 1.° de agosto de 1884, i regresaba nuevamente al punto de salida por hacer mucha agua. Se fué a pique por los 39° de lat. S. el dia 5 de setiembre del mismo año.

La barca británica ROSEDALE recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso el dia 8 del mismo mes, sin novedad.

«OBERON.»

Barca inglesa del porte de 1.181 toneladas de rejistro, procedente de Tyne i destino a San Francisco de California con un cargamento de carbon de piedra. Despues de haber doblado el cabo de Hornos, i hallándose ya en el Pacífico, por los 50° de lat. S. i 83° 10' de lonj. O., se incendió su cargamento por combustion espontánea i hubo necesidad de abandonarla el 27 de agosto de 1884. Su capitan, Mr. Richard Harvey, 23 hombres de tripulacion i la nave de propiedad de los señores C. T. Couring i C.ª de Liverpool. La barca británica LORD CLYDEN recojió a los náufragos i los condujo a Valparaiso, donde llegaron en la mañana del 10 de setiembre de ese año.

«CORDILLERA.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), procedente de Liverpool i destino a Valparaiso, con pasajeros i un cargamento surtido, su capitan Mr. F. L. Gruchy. Este buque hizo su viaje sin novedad hasta Punta Arenas de Magallanes, de donde salió a las 7 h. 30 m. p. m. del dia 20 de setiembre de 1884, para encallar cuatro horas mas tarde en la restinga que destaca el cabo San Isidro.

El CORDILLERA, varó de firme para no flotar mas; pero salvaron los [pasajeros i tripulantes i asimismo la carga. De los pasajeros, unos se dirijieron a Valparaiso en el vapor aleman UARDA i el resto a Punta Arenas, por el NEKO, de la Compañia Kosmos.

La causa del siniestro tuvo por orijen un rumbo mui cerrado dado al CORDILLERA, i talvez la accion de la corriente i un exceso de confianza del capitan Gruchy.

No nos ha sido posible consultar el juicio sobre las causales emitidas por la Corte Naval Inglesa con motivo de este naufrajio.

«DELFIN.»

Barca chilena construida en Massachussets en 1846, del porte de 467.53 toneladas de rejistro, propiedad de don Federico Peede de Valparaiso, capitan J. Grif. En viaje de Laraquete (bahia de Arauco) i destino al puerto de Totoralillo, con un cargamento de carbon de piedra, naufragó el 23 de setiembre de 1884 por frente a los Choros (costa de Coquimbo).

Los náufragos salvaron en un bote, ménos tres que murieron ahogados. Las crónicas que se han podido consultar no hablan respecto a las causales que motivaron el siniestro.

«ARTIQUE.»

Vapor frances, procedente del Havre i destino Valparaiso, con pasajeros i un cargamento surtido, al mando del capitan M. José Hulot. El viaje del ARTIQUE fué feliz hasta la noche del 23 al 24 de setiembre de 1884, que encalló en la costa oriental de Patagonia, entre el cabo de las Vírjenes i la barranca del Cóndor. El buque varó en los momentos de pleamar, lo que hizo imposible todo esfuerzo para ponerlo a flote. Los náufragos salvaron en tierra i asimismo gran parte del cargamento.

Tan pronto como se supo en la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes el naufrajio del vapor, las autoridades enviaron todos los ausilios de que podian disponer; mas éstos solo sirvieron para trasportar a los náufragos i parte del cargamento a la colonia chilena.

BARCA INGLESA.

El 18 de octubre varó en la Playa Blanca (Coronel) una botella con un escrito que decia a la letra: «La barca que mandaba el capitan señor Moline (o R. Moline) naufragó el 28 de setiembre a las alturas de Valdivia, 600 millas afuera, por causa de un cruel temporal. No pudiendo aguantarse, el buque se sumerjió en el agua; venia cargado de carbon ingles del otro lado en direccion a Valparaiso. Soi yo el que alcanzó a escribir estas pocas letras ántes de naufragar. Mi nombre propio es Onofre Zárate, hijo de Concepcion, el único chileno que se encontraba en el buque. Nos perdemos sin salvar nadie.» [1]

Si el hallazgo de la botella no fuera un hecho apócrifo, como hai motivos para suponerlo, por la redaccion que se deja copiada, i si la posicion asignada al buque fuese aproximada, tendriamos que la corriente del océano habria sido de 1.36 millas por hora i en direccion N. 70°E. verdadero, debido a los vientos occidentales.

Recordamos este suceso tan solo por habérsele dado acojida en el *Diario Oficial*, que, sin ello, lo habriamos considerado como un apócrifo de mal gusto, i tan torpe como burdo, de sucesos que deben respetarse.

Será *canard* de un nécio?

1885

«VALDIVIA.»

Barca chilena del porte de 592.44 toneladas, construida en Oromocto en 1865 con material de madera, e ingresó a la

1. *Diario Oficial de Chile*, núm. 2256, del 25 de octubre de 1884.

37

matrícula de la marina mercante nacional en 1881, destinada al cabotaje, i de propiedad de Verdugo i C.ª de Valparaiso. Procedia de la rada de Arica i su destino era el puerto de Quemche (Chiloé). Sorprendida por una calma chicha al correr el estrecho de Chacao, la corriente la arrastró hácia la roca de Remolinos, en la cual embistió poco ántes de amanecer del dia 23 de enero de 1885, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes.

«CORRIENTES.»

Barca inglesa del porte de 598 toneladas de rejistro, de material de fierro i 13 hombres de tripulacion, en viaje del puerto de Valparaiso para el de Lota, en lastre, capitan John Gones, naufragó en la costa, 6 millas al N. de la rada de Curanipe, a las 3 h. 30 m. p. m. del dia 19 de marzo de 1885, perdiéndose totalmente i salvándose la tripulacion en los botes.

La causa del siniestro debe ser atribuida a que la nave andaba desgaritada, fuera de rumbo, i a no haber podido ver la tierra por causa de una espesa neblina.

«DAGMAR.»

Barca chilena del porte de 344.09 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Shocham en 1856, que ingresó a la matrícula de la marina mercante de Chile en 1883, propiedad de don Federico C. Trodden, de Valparaiso. En viaje de Puerto Montt a los puertos del N. de la República, con un cargamento de maderas, naufragó en la costa oriental de Punta Corona, a las 5 h. p. m. del dia 16 de marzo de 1885. La causa del siniestro fué una espesa neblina i la accion de la corriente de la marea. La barca se destrozó completamente. Los náufragos salvaron en los botes, i merced a lo accesible de la playa, pudo recobrarse tambien parte de la carga i el aparejo de la nave.

«ERNESTO.»

Goleta chilena de la matrícula de Punta Arenas de Maganes, que naufragó en el mes de abril de 1885 en Bahia de Posesion, perdiéndose totalmente. No figuraba en la matrícula de la marina mercante nacional, como tantas otras naves pequeñas, por lo que no es dable espresar su tonelaje, lugar de construccion i otros datos que debieran apuntarse.

«PACIFIQUE.»

Fragata francesa, del porte de 851 toneladas de rejistro, capitan M. Thoreux, perteneciente a la casa de Bordes. Procedia de Sidney i su destino era el puerto de Iquique con un cargamento de carbon de piedra, encalló en las rocas ahogadas que destaca la Punta Gruesa, al llegar a su destino, 10 millas al S. de Iquique, el 20 de abril de 1885.

El capitan atribuyó la pérdida de su nave a su ignorancia del peligro que ofrecia la mencionada punta i a que el buque fué aterrado por la accion de la corriente. Se hundió a las 2 h. p. m., una hora despues del choque, salvándose el capitan i los 18 tripulantes en las embarcaciones menores, en las que llegaron a Iquique.

«PALOMA.»

Barca chilena, del porte de 542.22 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Lubeck, en 1860, que ingresó a la matrícula de la marina mercante de Chile en 1881, propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso, su capitan Mr. Lahorde. En viaje del puerto de Ancud para Valparaiso con un cargamento de maderas i 8 pasajeros, naufragó en los bajos de Rapel, a las 7 h. a. m. del dia 27 de abril de 1885.

Los náufragos, en número de 21, salvaron en un bote i se dirijieron al puerto de San Antonio, donde llegaron sin novedad. El naufrajio se debió a una calma chicha i a la accion de la corriente. El capitan fondeó a dos anclas para salvar la nave, pero lo pesado del mar le hizo faltar las cadenas i dar en el rodal, donde se hizo pedazos.

«RIVER TUGON.»

Barca inglesa que naufragó en las islas de New-Year, adyacentes a la isla de los Estados, el 4 de marzo de 1885.

El comandante del cuter arjentino Bahia Blanca recojió a los náufragos a su bordo i los condujo a la colonia chilena de Punta Arenas de Magallanes. La autoridad local de la colonia se hizo cargo de ellos, procurándoles recursos i alojamiento.

El buque acorazado de S. M. B. Triumph, embarcó algunos de los náufragos i los condujo al puerto de Coquimbo, disponiendo que los restantes fuesen conducidos a Europa por el primer vapor ingles que llevase ese destino.

Las crónicas que se han tenido a la vista no hacen mencion de las evidencias del siniestro.

«JANE.»

Bergantin goleta nacional, del porte de 257.24 toneladas de rejistro, construido en Fairhasen en 1864, e ingresó a la matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1881, su dueño don Cárlos J. Holm de Valparaiso. Procedia del archipiélago de Chiloé i destino a Valparaiso, con un cargamento de maderas. El dia 7 de julio arribó con averias al puerto de San Antonio, i el 10 estando lista para continuar su viaje, garró sus anclas durante la noche i se fué sobre la costa, perdiéndose totalmente.

La tripulacion fué salvada por la autoridad marítima del puerto en su chalupa de servicio.

UN BUQUE.

El capitan del pailebot chileno JUAN FERNANDEZ, don R. Meyer, que fondeó en Chañaral de las Animas el dia 15 de julio de 1885, hizo saber que el dia 6 del mismo mes habia encontrado un buque con la quilla al sol, por frente a Punta Lengua de Vaca i como a 5 millas de la costa; i agrega que parecia barca i recien carenada, por el aspecto del cobre de sus fondos.

Debe suponerse que al dar la voltereta arrastró consigo a todos sus tripulantes. Investigaciones posteriores no han dado razon de este siniestro.

«JILGUERO».

Barca chilena del porte de 444.45 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Thomas Thom en 1849, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1881, propiedad de don Federico Peede de Valparaiso, capitan don Pedro Garai. Salió de Ancud con destino a Queilin en la noche del 29 de mayo de 1885. Esa misma noche sopló un temporal de viento del NNO. de los mas fuertes que suelen esperimentarse en Chiloé.

De la JILGUERO no volvió a saberse mas. Se sabe sí, que tomó el estrecho de Chacao con destino al interior del archipiélago. Fué buscada por el vapor chileno VALPARAISO, al servicio de las autoridades de Chiloé, sin éxito alguno, i se supuso que durante el mal tiempo hubiese chocado con alguno de los arrecifes del golfo de Corcovado, destrozándose del todo con pérdida total de su tripulacion.

La tripulacion i pasajeros de la JILGUERO eran los siguientes:

Capitan, Pedro Garai, español.

Cocinero, Miguel Taboada, id.

Mayordomo, Remijio Rojel, chileno.

Marinero, Tiburcio Almario, filipino.
Id. Antonio Gonzalez, chileno.
Id. Pedro Tòmas, austriaco.
Mozo, Juan Reyes, chileno.
Id. Celestino Vargas, id.
Id. Fructuoso Santana, id.
Estivador, Jacinto Aguilar, id.

Iban, ademas, a bordo de la Jilguero, el guardia en comision don Manuel Barbero i la familia del capitan, compuesta de su esposa i tres hijas. En suma, 15 personas, de las cuales no se ha tenido noticia alguna.

«MATILDE.»

Goleta chilena de la matrícula de Ancud. Al salir del rio Maullin con un cargamento de maderas i pipas vacias, naufragó en el banco del Pangal en la mañana del 18 de julio de 1885. Salia remolcada por un bote tripulado por cuatro hombres; pero la mar i la corriente la echó sobre las rompientes, viéndose el bote obligado a soltar el remolque para ponerse a salvo, como lo efectuó a su tiempo. Los otros cuatro tripulantes, incluso un pasajero, salvaron en las járcias i en un bote que se les envió desde tierra tripulado por cinco voluntarios. La embarcacion se perdió totalmente.

La goleta Matilde no figura en la matrícula de las naves chilenas de la Marina Mercante Nacional, por lo que no es dable indicar su arqueo, ni el lugar de la construccion. Era propiedad de don Eduardo Haltenhof, de Ancud.

«TEJO.»

Barca portuguesa, capitan A. Lima i Dariche, en viaje de Buchupureo i destino a Matanza, con un cargamento de trigo que debia completar en esa caleta, varó 3 millas al S. del lugar de su destino i a dos cables de tierra, perdiéndose totalmente el dia 17 de setiembre de 1885.

La tripulacion, compuesta de ocho hombres, el capitan, su señora i tres niños, salvó en un bote.

Segun la esposicion del capitan, la causa del naufrajio debia atribuirse à la fuerte corriente que se deja sentir en ese litoral, que arrastra hácia tierra, a la densa neblina, oscuridad de la noche i a la calma chicha que reinaba en esos momentos, 5 h. 45 m. a. m.; mas, es de suponer que con una buena vijilancia se habria percibido el ruido de las rompientes de la costa i dado un ancla a tiempo.

«ISABEL.»

Bergantin chileno, del porte de 319.32 toneladas de rejistro, construido con material de madera en Sestri (Italia) en 1864 i propiedad de don Buenaventura Sanchez, de Valparaiso. Estando fondeado en Balcacura (Ancud), un fuerte temporal de viento del norte le hizo faltar las amarras i dar al traves en la costa de Lechagua, donde fué inutilizado, el 14 de setiembre de 1885. Siniestros de esta naturaleza son frecuentes en la bahia de Ancud, motivados por la fuerza de los vientos i a veces por las malas amarras de las naves i falta de preparacion para recibir los malos tiempos.

«PAQUEBOT DE LOS BOLDOS.»

Pequeño vapor chileno, construido de madera, de 19 toneladas de rejistro, procedente de los astilleros de Valdivia. En viaje para el rio Imperial con un cargamento surtido, varó en la barra del rio, perdiéndose totalmente, a las 9 h. a. m. del dia 30 de setiembre de 1885.

Segun las investigaciones practicadas para conocer las causas del siniestro, resultó que el capitan del vapor pretendió cruzar la barra con marea baja, que es cuando la mar se hace mas arbolada. Los náufragos salvaron en tierra.

«ADRIANA LUCIA.»

Barca nacional, del porte de 371.66 toneladas de rejistro, construida con material de madera, que ingresó a la matrícula de la marina mercante de Chile en 1881. Era propiedad de don José Tomas Rámos, de Valparaiso. Al entrar a los Vilos con un cargamento de carbon de piedra, por el canalizo que média entre la isla Huevos i el continente, encalló en una roca, donde se desfondó, perdiéndose completamente, el dia 4 de diciembre de 1885, a las 7 h. p. m.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave, i es de notar que la ADRIANA LUCIA naufragó en el mismo lugar que la barca UNCOS, el 18 de junio del año anterior.

1886

UN BUQUE.

El capitan de la barca británica BRAIWOOD, a su arribo a Valparaiso, comunicó el dia 3 de abril de 1886 haber hallado un buque con la quilla al sol por los 33° 43' de lat. S. i 73° de lonj. O., a 60 millas al SSO. del puerto de San Antonio. Nunca se supo el nombre del buque ni su nacionalidad, ni la suerte de los náufragos.

«PUDETO.»

Barca chilena, del porte de 455.97 toneladas de rejistro, construida en La Roque con materiales de madera, en 1862, i propiedad de don Pedro José Cárdenas, de Valparaiso, destinada al cabotaje. Procedente del puerto de Chañaral de las Animas i con destino a Ancud, se fué a pique el dia 6 de abril de 1886, 25 millas al OSO. de Punta Huechucucui, salvando sus tripulantes en una chalupa.

El capitan de la PUDETO esplicó así el siniestro: «Que el dia 12 de marzo habia salido de Chañaral con el buque haciendo mucha agua, que aumentó ésta considerablemente hasta la noche del 6, en que se hizo excesiva, corriéndose el lastre hácia sotavento i dando lugar a que el buque se sumerjiese por esa banda.»

Se ve una vez mas que muchas de las naves chilenas se hacen a la mar en malas condiciones, que eso lo toleran las autoridades marítimas, i cuyos peligros afrontan los capitanes i tripulaciones con corazon lijero.

«SULIOTE.»

Fragata inglesa, del porte de 1,142 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Pisagua para Nueva York, con un cargamento de salitre i lanas, capitan Allan Fulten, arribó al puerto del Tomé para completar su cargamento, i se incendió el dia 6 de abril de 1886.

De las investigaciones que se practicaron, resultó: que como a las 11 h. 30 m. a. m., estando el piloto ocupado en la estiva de la nave, en el entrepuente, notó de repente mucho olor a parafina. Sale a averiguar la causa, i no encontrando nada, vuelve a continuar su faena. Ocho o diez minutos despues, notó un marinero que del portalon de estribor salia una gruesa cantidad de humo, dando parte en el acto al piloto. Se dirijió éste a ese lugar i aplicando la mano donde salia el humo, se convenció que estaba mui caliente i que el humo procedia de la última bodega que ocupaba el salitre, a la cual nadie habia penetrado desde el mes de febrero. Dió órden a la jente de subir a la cubierta, cuando llegaron arriba ya el buque se estremecia, i era tanto el humo que lo oscurecia por completo. Los marineros solo trataron de reunir sus equipajes, porque ya era inútil pensar en salvar el buque. En esos momentos llega el capitan a bordo, que hacia como média hora que habia bajado a tierra, i viendo la imposibilidad de estinguir el fuego, i temeroso, por otra parte, de que

el buque hiciese esplosion, ordenó se abandonase inmediatamente, ejecutándolo él mismo. Diez minutos despues, o sea a las 12 h. m., gruesas llamas aparecian por la escotilla mayor, i 30 minutos mas tarde el buque se iba a pique en 13.5 metros de agua. No hubo tiempo de retirar el buque del fondeadero que ocupaba, el mejor de la rada del Tomé.

La tripulacion solo pudo salvar parte de su equipaje: tal fué la rapidez con que se desarrolló el incendio i el hundimiento de la nave.

Nunca se supo el oríjen del incendio i se supuso comenzara en el cargamento del salitre.

«PONDICHERY.»

Barca nacional, del porte de 826.30 toneladas de rejistro, construida en Quebec con material de madera, en 1875, que ingresó a la matrícula de la marina chilena en 1880, propiedad de la Compañia de Maderas i Buques, dedicada al cabotaje, procedente de Port Towsend i con destino a Valparaiso, con un cargamento valioso de maderas.

Entró a Valparaiso el 11 de junio de 1886, a las 9 h. a. m., hora a que comenzaba a soplar una brisa del N. que levantó alguna marejada. Fué arreciando poco a poco, i a las 10 h. 30 m. p. m., el capitan se vió obligado a dar segunda ancla. Una hora mas tarde, habiendo arreciado aun mas el viento, faltó el ancla fondeada en la mañana i quedando solo con una, el buque comenzó a garrar. La Pondichery chocó con una barca inglesa, sufriendo ámbas algunas averias, i no teniendo cómo aguantarse, siguió garrando hasta que, estando ya solo a merced de las olas, fué arrastrada a la costa i a las 12 h. 30 m. fué a estrellarse contra la punta del fuerte Andes, donde se destrozó completamente.

El capitan Valk, que estaba de pié sobre la cubierta mandando la maniobra, fué barrido por una ola i sepultado en el mar.

El espectáculo que en tan supremo instante ofrecia la cu-

bierta del buque náufrago es indescriptible. Para comprender tan doloroso cuadro, baste saber que la esposa del capitan con una tierna criatura de nueve meses en sus brazos i a su lado otros dos hijos de cinco i dos años de edad lloraban desesperadamente.

De la tripulacion solo salvaron los marineros Vicente Vasquez, Cotilio Limzama, Manuel Rocha i Ruperto Paredes, i un sobrino del capitan. Todos éstos, al sentir que el buque chocaba contra las rocas, i el mar azotaba la cubierta, que habia quedado vuelta al mar, se arrojaron sobre la gran cantidad de madera del cargamento, logrando tomar tierra, transidos de frio i maltratados.

Una vez en tierra, fueron hospedados en el fuerte Andes, donde se les proporcionó cuantos recursos permitian las circunstancias.

El resto de la tripulacion pereció indudablemente, i fueron los siguientes: E. Valk, capitan; la esposa del capitan i tres hijos; K. Stark, piloto: A Wilsen, contramaestre, José Leiva, mayordomo; Policarpo Paucho, José Ramos, Pedro Leiton, marineros; Julio Zúñiga, Eberhardt Henker, mozos.

«GUAICURÚ.»

Vapor nacional, del porte de 251.21 toneladas de rejistro, construido en Glasgow con material de fierro, en 1866, que ingresó a la matrícula de la marina mercante nacional en 1881, propiedad de los señores Solari i Brignardello de Valparaiso, quienes lo dedicaron al cabotaje. Varó en Valparaiso el 11 de junio de 1886, por efecto de un temporal de viento del NO., teniendo a su bordo un cargamento de frutos del pais; fué rematado el 18 del mismo mes i puesto a flote mas tarde por su nuevo dueño, don Enrique Wilshaw, de Valparaiso.

«MIMIE CARMECHAE.»

Barca inglesa ida a pique con motivo de un fuerte temporal, por los 33° 24' de lat. S. i 75° 30' de lonj. O., el 29 de ju-

nio de 1886. La fragata de los Estados Unidos de América, MARRIS recojió a los náufragos en número de 16 i los condujo a Valparaiso.

No hubo pérdida de vidas; pero desconocemos las causas del siniestro.

«VALPARAISO.»

Barca chilena, procedente de la rada de Antofagasta i con destino a la bahia de Ancud, en lastre, se fué a pique el dia 26 de junio de 1886, a 150 millas al SSO. de la isla de Mas-a-Fuera de Juan Fernandez.

La VALPARAISO desde su salida de Antofagasta habia comenzado a hacer mucha agua, la que fué aumentando hasta que, por último, no dando abasto las bombas, i hallándose el agua sobre el entrepuente, se tumbó el buque sobre el costado de estribor, corriéndose el lastre hácia la banda. En tal situacion, se arriaron los botes, en los cuales se embarcó el capitan i la tripulacion, arribando sin novedad a la isla de Mas-a-Fuera i despues a Mas-a-Tierra.

El vapor chileno URCOS, que salia del puerto de San Juan Bautista, llevó a Valparaiso al piloto del buque náufrago, quedando el capitan i la tripulacion en la isla, esperando órdenes.

«FRIDA SEHMENT.»

Barca alemana, del porte de 400 toneladas de rejistro, con un cargamento de trigo, en viaje de la rada de Buchupureo para Europa. El dia 25 de julio de 1886, hallándose por los 56° 30' de lat. S. i 78° de lonj. O., navegando al E. con solo las gávias, el buque dió a la banda sobre estribor, i no cediendo a las maniobras, hubo necesidad de picar los palos trinquete i mayor para adrizarlo, quedando el casco mui averiado.

El dia 26 pasó al habla la barca inglesa VANGUARD, capitan

Peterson, quien se mantuvo cerca hasta el 28, dia en que el mar permitió tomar a bordo a los tripulantes de la FRIDA SEHMENT, i los condujo a Talcaguano.

La FRIDA SEHMENT pertenecia a don Augusto Burchard, de Rostock, i el cargamento a los señores Gunston Edmonson de Valparaiso. El capitan Mr. I. Evers estaba acompañado por su señora. La tripulacion se componia de 10 hombres

«VILLE DE METZ.»

Vapor frances, del porte de 1,503 toneladas de rejistro, construido en Sunderland en 1883, con material de fierro, propiedad de la Compagnie Marítime du Pacifique, capitan M. G. Geporc. Este vapor procedia de los puertos del norte en el Pacífico i su destino era Europa, con valioso cargamento de azúcar i algodon, tomado en los puertos del norte del Perú, lanas, algodon i diversas mercaderias de los de Pisco i Mollendo, i en Arica cerca de 32,000 bultos trasportados a lomo de mula del interior de Bolivia, consistentes en minerales de plata, orchilla, cascarilla, etc., avaluado en cuatrocientos mil pesos fuertes.

El VILLE DE METZ encalló a la 1 h. a. m. del 29 de agosto de 1886 en punta Leones, al N. de Coquimbo, entre los puertos de Sarco i Totoralillo, a consecuencia de una densa neblina que cubria la costa en esos momentos, perdiéndose totalmente. Pasajeros i tripulantes salvaron en los botes de la nave, i en seguida una corta parte del cargamento, que se estimó entre 150,000 i 200,000 pesos, siendo que el total estaba avaluado en 3.000,000 de pesos. El vapor quedó sentado sobre rocas.

La esposicion relativa al naufrajio hecho por el capitan, es la siguiente, que tomamos de *El Mercurio* de Valparaiso, correspondiente al número del dia 31 de agosto de 1886:

«A la 1 h. p. m. del dia 28 de agosto, tomé los dos arrumbamientos siguientes: la punta Morro, al N 34° E., e Isla Gran-

de, al N 67° E. del compas; me dió 27° 12' de lat. S. i 73° 36' 30" de lonj. O., punto perfectamente de acuerdo con el del medio dia.'

«Desde este punto se dió el rumbo al S 22° E. del compas, para pasar a 12 millas del cabo Bascuñan *con la variacion de 36° NE., que fué determinada tres veces en la tarde.* A las 8 h. de la noche la corredera acusaba 70 millas, el cielo estaba mui cubierto i el horizonte lleno de nieblas.

«Yo marcaba sobre el compas de rumbo, en el cual las variaciones estan determinadas, mui grandes desviaciones del rumbo, i fué entónces que recomendé al oficial de guardia de no gobernar del todo sobre babor del rumbo, aunque estaba persuadido de que gobernaba de 5° a 6° al O. de lo que era necesario para pasar el cabo Bascuñan con seguridad.

«A las 11 h. p. m. fuí avisado que un vapor cruzaba a babor, esto me persuadia de que podia seguir sin miedo.

«A média noche la corredera marcaba 106 millas. Calculé de modo que llegué a 28°45' de lat. S. i 74°03' de lonj. O. de Paris.

«No quedándome mas que hacer que 4 millas para llegar a la latitud del cabo, i no distinguiendo absolutamente nada, tan negro era el horizonte, hice disminuir la marcha, de lo cual yo mismo previne al injeniero de guardia. Esto se hizo al mismo instante. Despues subí al puente bajo de observacion.

«Hácia las 12 h. 30 m. a. m. entraba en la cámara de los mapas para consultar la carta, teniendo la intencion de no caminar desde la 1 h. de la mañana sino a razon de treinta revoluciones de la máquina, pues no queria comprometerme entre las islas Choros i de Pájaros, ántes de la madrugada.

«Apénas habia entrado a la cámara, cuando sentí que ponian el timon todo a estribor. De un brinco fuí sobre el puente: una masa negra se erguia adelante a babor. Inmediatamente dí contravapor, demasiado tarde por desgracia: el buque estaba sobre la costa. La máquina trabajaba hácia atras todavia por algun tiempo, pero el buque no se movia i la proa parecia sumejirse rápidamente. Hice parar la máquina para

proceder al salvamento de los pasajeros i de la tripulacion, lo que se hizo.

«Antes de esplicar la manera como se hizo el salvamento de los pasajeros i de la tripulacion, debo averiguar la causa del siniestro. Es imposible atribuirlo a la corriente jeneral, porque ella es demasiado débil para producir en 12 horas una variacion de doce millas hácia el éste, i, sobre todo, que mi direccion no era el E. Por otra parte, los timoneles siempre habian gobernado bien, desde un año a que estaban a bordo. No puedo decir tampoco que hayan gobernado mal cuando estaban bajo la vista del oficial de guardia, pues en tiempo de neblina hago siempre gobernar sobre el puente alto, i en consecuencia el timonel se encuentra al lado del oficial de guardia. El rumbo estaba bien dado i con toda la prudencia necesaria para la navegacion de noche sobre estas costas no esclarecidas, cuya falta ha sido i será siempre la causa de muchos siniestros marítimos. Cuando el rumbo por dar era de 8° oeste verdadero, goberné al S. 14° O. verdadero, era pues 6° mas O. de lo necesario, *la variacion total era bien determinada de 36°NE., i esto hasta las 4 h. de la tarde fijada por mi mismo, contradictoriamente con el oficial de guardia.* No resta, pues, otra cosa que suponer que una influencia magnética sobre los compases; pero, ¿a qué atribuir esta influencia cuando el dia ántes i los dias precedentes los resultados de los rumbos dados eran excelentes? Yo no puedo resolver esta cuestion. Habia ese dia fenómenos celestes mui raros: eclipse total de sol i conjuncion de varios planetas. ¿Puede uno suponer una influencia magnética sobre un compas situado cerca de una costa esencialmente mineral? La ciencia puede decirlo quizas. Yo no hago otra cosa que proponer una cuestion que no puedo resolver; las brújulas han sido bruscamente desviadas, esto es cierto, i si uno agrega a eso las mareas estraordinarias que los fenómenos antedichos hayan podido producir, se puede comprender, dentro de ciertos límites, como ha podido tener lugar el siniestro.

«El salvamento se hizo mui prontamente; la tripulacion estaba dividida en su totalidad por el rol en cuatro partidos,

Los cuatro botes fueron echados al agua a un mismo tiempo. Las mujeres i los niños se embarcaron primero, como tambien un herido, despues la tripulacion, cada uno en su bote i sin ningun equipaje. Un oficial iba en cada bote i yo tomé el mando del último, provisto de un escandallo, i sondeé por la popa del buque, encontrando 7.2 metros de agua, en circunstancia que la nave calaba 6.1 metros i habia encallado en un metro mas i lo estaba casi en toda su lonjitud. Volví a bordo e hice aproximarse a los botes hasta comunicar con ellos.

«La noche era tan oscura que no se distinguia la tierra. Envié un oficial en el bote mas pequeño para que buscase un punto de desembarque, miéntras que con mi jente procuraba salvar algunos víveres, galleta i agua. El cuarto de provisiones estaba inundado. Hice romper la cubierta sobre la despensa i alcancé a salvar un saco de galletas i un barril de agua, que fué sacado por medio de la bomba.

«El oficial volvió trayéndome la noticia de que no encontraba ningun punto de desembarque. Resolví esperar el dia; los hice reembarcar en el bote, quedando yo solo a bordo.

«A las tres, el buque estaba lleno de agua i toda la popa barrida por el mar.

«A la madrugada mandé de nuevo en busca de desembarcadero; se halló uno entre dos rocas. Dí órden de desembarcar a todos los pasajeros i maquinistas: a la vuelta de los botes hice salvar todos los objetos de los pasajeros, de la tripulacion i de los oficiales. En cuanto a lo que me pertenecia, todo estaba perdido; solo algunos papeles del vapor i algunos valores habian sido salvados desde el principio.

«A las 8 h. 30 a. m. me fuí a tierra a organizar el servicio i principiar el salvamento de mercaderias....

«A las 9 h. a. m. envié a Sarco un bote con un oficial, distante 3 o 4 millas, para informar a las autoridades locales i pedir ausilio. Algunas horas mas tarde, una persona autorizada vino al lugar en que nos hallábamos, quien envió al puerto de Guasco un telegrama para informar a mis ajentes en Valparaiso i Coquimbo....

«Las mercaderias se continuaron salvando con ausilio del vapor MATIAS COUSIÑO i el trasporte chileno AMAZONAS, mandado desde Coquimbo por las autoridades chilenas para atender al salvamento de las mercaderias.»

En realidad de verdad, las causas de este siniestro estan plenamente justificadas en la narracion que precede, dada por el capitan del VILLE DE METZ; mas no en el eclipse de sol ni en la conjuncion de ciertos planetas, sino en las perturbaciones de su compas majistral, *determinadas por el mismo contradictoriamente con el oficial de guardia*. Los hombres de la profesion, pueden, sin mas que una lijera compulsa, establecer responsabilidades, i evitar así que incrementen las desconfianzas que capitanes inescrupulosos lanzan contra la hidrografía sud-americana en el Pacífico.

«PIRATA.»

Balandra chilena, del porte de 25 o mas toneladas brutas, construida en el archipiélago de Chiloé, capitan Francisco Guachacai. Procedia de San Javier de Maullin i su destino era la bahia de Ancud, con un cargamento de chanchos vivos. Sorprendida por una calma chicha al desembocar el rio, fué arrastrada por la corriente sobre el banco de Pangal, donde se perdió totalmente con 4 de sus tripulantes, el dia 16 de setiembre de 1886. El apellido de *Guachacai* del piloto de la balandra, era un sobrenombre que calificaba mui bien el vicio del aguardiente ordinario, que lo hacia famoso por su pericia i atrevimiento.

«CLORINDA.»

Balandra chilena, de la matrícula de Ancud, del porte de 40 toneladas de rejistro, su capitan N. N. Habia. En viaje de Ancud para el rio Maullin, en lastre, entrando al rio, emba-

rrancó en el banco Caballos, perdiéndose totalmente con sus 7 tripulantes, en el mes de julio de 1886. Las informaciones que se han tenido a la vista no arrojan gran luz sobre las causas del siniestro.

«JUAN RABE.»

Barca nacional, del porte de 585.85 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Brake (Alemania) en 1857, que ingresó a la matrícula de la marina mercante de Chile en 1885, propiedad de don Juan Rabé, de Valparaiso. En viaje del puerto de Ancud para el de Queilen, donde debia tomar un cargamento de maderas, i piloteada por el práctico don Cornelio Hill, embarrancó en los arrecifes de la isla de Apiao, perdiéndose totalmente, segun una protesta hecha por el capitan de la barca, don Anjel Benvenuto, ante el notario público de Ancud.

El naufrajio ocurrió el 8 de octubre de 1886, sin desgracia personal, en medio de un tiempo fosco i lluvioso.

1887

«HERMIA.»

Vapor aleman, que naufragó en el canal Smith el dia 1.° de marzo de 1887. El Hermia entraba a bahia Eden cuando tocó en una roca submarina en el estremo opuesto en que estuvo varado el vapor Angamos, isla de por medio. El buque quedó montado sobre la roca; con la popa hundida i la proa fuera del agua. De la roca, se dice, no está marcada en las cartas, las que al contrario indican que debe haber allí diez brazas de agua.

El cargamento consistia en salitre, como 1,000 cueros de vaca secos, 30 toneladas de minerales de plata, una cantidad de yodo i suelas de Valdivia.

En el sitio del naufrajio quedaron el primer piloto, un injeniero i cuatro marineros. Los demas náufragos, pasajeros i tripulantes fueron recojidos por el vapor MENES, que los condujo a Valparaiso, donde llegaron el dia 10 del mismo mes.

«GLASLYN.»

Barca británica, del porte de 763 toneladas de rejistro, construida de madera en Pembroke, en 1876. Habia sido reparada en 1880, a causa de averias recibidas. Zarpó del puerto de Coquimbo el 21 de marzo de 1887, con destino a Plimouth, conduciendo un cargamento de 1,170 toneladas de manganeso.

Cuando se hallaba como a 400 millas de la costa, el capitan Mr. W. Griffith notó que se habia declarado una via de agua en el buque, la misma que fué imposible contener, no obstante los esfuerzos de la tripulacion que trabajaba en las bombas. Como el agua incrementara rápidamente, el capitan puso rumbo a tierra, en la esperanza de efectuar el salvamento de su nave. Por frente a la punta de Lengua de Vaca i como a 20 millas de Tongoi, el dia 27 de marzo, a las 9 h. 30 m. a. m., hubo necesidad de abandonarla por estar para irse a pique, lo que ocurrió momentos despues, hundiéndose en mucha profundidad.

La tripulacion, compuesta de 13 hombres, a mas del capitan, se salvó en los botes de la nave i arribó al puerto de salida.

«MONDENGO.»

Barca chilena, del porte de 493.21 toneladas de rejistro, construida en Nantes con material de madera, en 1863, propiedad de Bravo Hermanos i C.ª, de Iquique, que habia ingresado a la matrícula de la marina mercante nacional en 1883. Se supuso que habia naufragado a la entrada de la bahia de Ancud el dia 6 de junio de 1887.

No se sabe mas que lo consignado en el telegrama siguiente, enviado por el gobernador marítimo de aquel puerto a la Comandancia Jeneral de Marina: «Cumplo con el triste deber de dar cuenta a US. que la barca nacional MONDENGO ha zozobrado a corta distancia de este puerto. Confirman esta presuncion el haberse encontrado fragmentos de buque en la playa de Huicha, 5 millas al E. del puerto, i un salvavida con el nombre de esa nave, igualmente encontrado a inmediaciones de Punta Corona. La tripulacion se cree perdida, pues nunca se supo de ella.»

«CARAHUE.»

Vapor chileno, construido en los astilleros de Valdivia i destinado a hacer la carrera entre la ciudad de Valdivia i los rios Imperial, Tolten i Queule. En viaje de Valdivia para el rio Queule con un valioso cargamento de mercaderias surtidas, se perdió totalmente en la barra de este rio el dia 19 de junio de 1887.

El vapor pertenecia a los señores Holtzapfel, de Tolten, Rolpke, Fuchslocher i otros de la plaza de Valdivia; pero no obstante de llevar un nombre nacional, no figura en la lista de matrícula de las naves mercantes de Chile, por lo que no nos es dado dar su arqueo i otros detalles. Parece que no hubo víctimas en el siniestro.

«CATALINA.»

Balandra chilena, del tráfico de la costa de Arauco, i de mas de 20 toneladas de arqueo. En viaje a la isla de Santa Maria con un cargamento de maderas, zozobró en la costa de la bahia de Arauco, no léjos de la desembocadura del rio Carampangue, en el mes de junio de 1887. Batida la embarcacion por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, quiso guarecerse en el rio, pero, errando la boca, fué envuelta

por las rompientes i dió en la costa, perdiéndose totalmente, con uno de los tripulantes, que fué barrido por el mar. Los demas salvaron en tierra.

Esta embarcacion no figura en la matrícula de los buques de la marina mercante nacional.

«SARITA.»

Barca chilena, del porte de 506 toneladas de rejistro, en viaje de Valparaiso i destino a Quemche, en lastre. Hallándose al ancla en la bahia de Manao, el dia 3 de agosto de 1887, le faltaron las amarras i fué a encallar en Punta Tres Cruces. Puesta a flote mas tarde, se la condujo a Quemche, donde fué refaccionada: pero al ponerla a flote nuevamente, faltándole la marea en momentos que soplaba un fuerte viento del SE., volvió a encallar, inutilizándose por completo.

Las aventuras de la SARITA ponen de manifiesto una vez mas. que las naves del tráfico del archipiélago de Chiloé destinadas a cargar maderas, son de ordinario viejos canastos i las mas veces manejadas con poco acierto, como lo es la complacencia de ciertas autoridades marítimas para permitirles salir a la mar.

«ARTURO.»

Barca chilena, del porte de 567.89 toneladas de rejistro, construida en New Castle con material de madera, en 1866, ingresó a la matrícula de la marina mercante nacional en 1879, propiedad de la Compañia Esplotadora de Lota i Coronel, que la dedicó al cabotaje. Al ancla en el puerto de San Antonio, tomando un cargamento de cebada, un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante le hizo faltar las amarras i se fué a la costa, sufriendo pérdida total. Los tripulantes salvaron en los botes de la nave, incluso su capitan Surhoff.

El naufrajio tuvo lugar en los primeros dias de agosto de 1887, cuando la Arturo tenia a su bordo cerca de 12,000 fanegas de cebada que debia conducir a la rada de Antofagasta.

«CLARITA.»

Barca (cuya nacionalidad i arqueo no espresan las crónicas), al ancla en la costa de Tres Cruces (Chiloé), en la noche del 3 de agosto de 1887 se fué a la costa, donde fué inutilizada. Era propiedad del señor Edwin London, de Quemche, i conducia una gran cantidad de mercaderias destinadas a aquel puerto. La tripulacion salvó en tierra.

«AMANDA DOROTEA.»

Barca nacional. del porte de 398.59 toneladas de rejistro, construida con material de madera, en Rouen, en 1863, que ingresó a la matrícula de la marina mercante nacional en 1884, propiedad de L. C. Schmidt, de Valparaiso. Al correr al estrecho de Chacao con destino a la rada de Antofagasta i un cargamento de maderas, chocó contra la roca de Remolinos a la 1 h. p. m. del dia 22 de agosto de 1887, yéndose a pique en el espacio de cuatro minutos. La tripulacion salvó en un bote de la nave.

«ISABEL A.»

Bergantin goleta nacional del porte de 480.25 toneladas de rejistro, construido en Hasbourville en 1874, que ingresó a la Matrícula de la Marina mercante nacional en 1875, destinándolo a la navegacion jeneral, propiedad de don Julio Achiardin, de Valparaiso. En viaje de Ancud para Valparaiso, con un cargamento de maderas, naufragó al medio dia del 22 de agosto de 1887 en la Punta de los Anjeles, al N. del faro, entrando al puerto de su destino.

La pérdida fué total i motivada por la calma i la accion de la corriente. Los náufragos salvaron en un bote de la nave.

«ORION.»

Barca alemana del porte de 958 toneladas de rejistro, en viaje de Montevideo para el puerto de Valparaiso, naufragó el 30 de mayo de 1887 en el cabo Gloucester, isla Cárlos, por los 54°06' de latitud S. i 73° 29' de lonj. O. perdiéndose totalmente.

La tripulacion, compuesta de 16 hombres, salvó en los botes de la nave, dirijiéndose en seguida a Punta Arenas de Magallanes, donde llegaron en la tarde del 27 de junio, despues de 28 dias de viaje. Los náufragos fueron recojidos por el crucero chileno Angamos, donde fueron ausiliados.

«TALTAL.»

Pequeño vapor chileno, al ancla en la rada de Paposo, cerca de tierra i del desembarcadero de Guanillo. Le faltó la cadena del ancla por efecto de la intensidad de la corriente que orilla la costa, corriendo de S. a N., i se fué a tierra el dia 10 de julio de 1887, naufragando totalmente. La tripulacion salvó mediante el ausilio de la autoridad marítima. El tiempo era de calma i el mar estaba tranquilo, lo que pone en evidencia la intensidad de la corriente costanera en esa parte del litoral, en algunas ocasiones.

El vapor Taltal hacia el cabotaje en el litoral de Atacama; pero no lo vemos figurar en la Matrícula de los buques mercantes nacionales que se publica en la *Memoria de Marina* de aquel año, manifestando la incorreccion de ese documento oficial.

«GUADALATE.»

Barca portuguesa en viaje de Talcaguano para el Callao. Segun la informacion de su capitan don J. Miguel Angelo,

la GUADALATE sufrió un fuerte temporal de viento del NO. al dia siguiente de su salida de Talcaguano, el 1.° de agosto de 1887, que ocasionó a la barca vias de agua que las bombas no pudieron dominar. Perdió ademas el velámen i la obra muerta, i arribaron sobre la costa el dia 2, i hallándose a 15 millas al O 1/4 NO. de caleta Yañez, la barca se fué á pique. La tripulacion en número de 12 personas salvó en una chalupa, dirijiéndose a la caleta citada. Aquí recojió a los náufragos el vapor chileno GUAYACAN i los condujo a Lebu. Este naufrajio hace recordar la vetustez de las naves del cabotaje en el litoral chileno.

«MARÍA.»

Barca chilena del porte de 625.22 toneladas de rejistro, construida en Inglaterra, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1885, destinándola al cabotaje su dueño don Tomas Ireland i C.ª de Coquimbo. Este buque habia fondeado en la rada de Antofagasta el dia 21 de julio de 1887 con un cargamento de fierro i haciendo agua en términos que amenazaba irse a pique. Descargada la barca i recorrida en seguida, resultó en estado inservible. Se remató en subasta pública i se la varó al S. de la caleta Chimba, donde fué desguazada i utilizada como leña.

«LEONOR MASCAYANO.»

Barca chilena del porte de 450.24 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Stromboli en 1857, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1881, dedicándola al cabotaje su dueño señores Verdugo i C.ª de Valparaiso. Este buque, su capitan E. Meyer, entró a la caleta de Lebu de arribada el 4 de agosto de 1887. El gran temporal de viento de NNO. que sopló el 17 del mismo mes, le hizo faltar las amarras i fué a embarrancar en la barra del rio. La tripulacion de la nave, compuesta de 9 hombres, salvó en los botes.

BUQUE DESCONOCIDO.

La goleta chilena CRISTINA NAVARRO, en viaje de Tres Montes i destino a Dalcahue (en Chiloé), encontró un buque a pique por frente al cabo Guapi-quilan. Se hallaba en 18 metros de agua i no pudo saber su nombre ni tampoco la suerte de sus tripulantes. Las crónicas de la época no hacen mencion de este siniestro; pero recuerdan que ese punto es un gran cementerio de buques náufragos. El siniestro debe haber ocurrido a mediados de 1887.

«BERWICKSHIRE.»

Barca chilena del porte de 486.82 toneladas de rejistro, construida en Sunderland en 1870 con material de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1885, destinada a la navegacion jeneral, propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso. En viaje de Antofagasta para Laraquete, naufragó en la costa de Lotilla, sufriendo pérdida total en pocos momentos.

Segun las investigaciones practicadas para saber las evidencias del siniestro, resulta: que el capitan don Ernesto Ilbe prolongó demasiado la bordada del E. en circunstancia que soplaba un fuerte viento del SO. Al virar por avante, le faltó ésta, yéndose a la costa. La destruccion de la barca fué tan rápida que el capitan no tuvo tiempo de salvar sus papeles. La tripulacion libró en los botes.

Este naufrajio i la rápida destruccion de la nave ponen de manifiesto la vetustez de los buques chilenos que hacen la carrera del sur, i esplica la desaparicion de muchos de ellos durante los temporales del cuarto cuadrante.

BUQUE DESCONOCIDO.

El capitan del pailebot chileno ISMENIA comunicó a la autoridad marítima de Tarapacá, que el dia 18 de octubre de

1887, a las 5 p. m., hallándose por los 21° 44' de lat. S. i 71° 20' de lonj. O., vió flotando el casco de un buque como de 500 toneladas, recostado sobre babor i dejando ver tan solo una parte de la borda de estribor. Su casco se veia constantemente batido por el mar.

La proa de la nave se hallaba completamente destrozada, lo que hacia suponer que el naufrajio debió haber tenido por causa la colision o choque con otro buque. No se tuvo noticia de los tripulantes.

«ANDREA EMILIA.»

El capitan del vapor nacional Cachapoal encontró en la mañana del 13 de noviembre de 1887, a la altura de las islas Pájaros, un buque tumbado sobre babor. Mandó reconocerlo, sin hallar persona a su bordo. Intentó darle remolque, pero no lo pudo verificar porque luego se fué a pique.

El buque habia sido abandonado por habérsele corrido el lastre a la banda.

«ARTIST.»

Barca británica del porte de 1,371 toneladas de rejistro, de construccion de fierro, ida a pique en las inmediaciones del cabo de Hornos, por habérsele incendiado el cargamento de carbon de piedra, el dia 3 de noviembre de 1887. La barca Aret de la misma nacionalidad recojió a los náufragos, en número de veintitres personas, que habian salvado en dos botes.

UNA BARCA.

Este buque, probablemente chileno, habia salido de Lliuco (Chiloé) con un cargamento de maderas i destinado al norte de la República, tripulado por seis hombres i llevando cinco mujeres por pasajeras.

En la noche del 17 de junio de 1887 embarrancó en la cos-

ta llamada El Barco, punto cercano a la punta Tres Cruces, hallándose destrozado en la mañana del dia siguiente.

Se presume que tripulantes i pasajeras hayan perecido, i que asimismo la verdadera causa del naufrajio debe atribuirse al armonioso consorcio de aquellos.

Sucesos de esta naturaleza no deben sorprendernos, que casos hai a las veces en que los hechos se imponen para ejemplo edificante de los demas; i si hubiéramos de raspar el barniz de elegante cámara, esta incipiente estadística de los siniestros ocurridos en las costas de Chile, nos haria recordar numerosos sucesos luctuosos como el ocurrido en el cabo Humos, Bajos de Rapel, etc.

«JUAN RABÉ.»

Barca chilena que naufragó el 9 de setiembre de 1887 en la restinga que destaca la punta SE. de la isla Apiao del archipiélago de Chiloé. A pesar del viento duro del SO. que reinaba, no hubo víctimas.

Las informaciones que se han tenido a la vista respecto a este siniestro son tan deficientes que ni aun la Matrícula Oficial de los buques de la Marina Mercante nacional, publicada en la *Memoria de Marina* de ese año, consigna la barca JUAN RABÉ.

1888

«BAHNDALE» o «BAN KAALE.»

Barca inglesa del porte de 2,000 toneladas de rejistro, procedente del puerto de Iquique i destino a Inglaterra, con un cargamento de salitre, se incendió totalmente el dia 28 de enero de 1888 a las 3 h. 30 m. a. m.

La tripulacion, compuesta de 22 hombres, salvó en los botes, ménos uno que pereció ahogado en el momento del em-

barque. La barca chilena Nelli, capitan don Juan F. Latorre, recojió a los náufragos, que encontró por los 21° 47' de lat. S. i 76° 25' de lonj. O.

«A. E. KELLAR.»

Barca inglesa con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Valparaiso para el puerto de Iquique, se incendió el dia 15 de febrero de 1888, i hubo necesidad de vararla en la playa del Colorado, en el puerto de su destino, para evitar se fuese a pique en el fondeadero.

Sufrió pérdida total.

«MERCEDES ELENA.»

Bergantin goleta chileno, del porte de 268.61 toneladas de rejistro, construido, con material de madera, en los Estados Unidos de América, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1882, de propiedad de don Pedro E. Almeida, de Valparaiso, capitan don F. Novella. En viaje del rio Maullin para Valparaiso, al salir de él chocó en una roca ahogada que destacan los islotes Dos Amigos i se abrió una via de agua, yéndose a pique en seguida a 8 millas distante de Punta Godoi, a las 3 h. p. m. del dia 18 de febrero de 1888.

Los náufragos salvaron en un bote i arribaron a la bahía de Ancud.

«PACHITEA.»

Ponton nacional al ancla en la bahía de Iquique, sirviendo de almacen flotante. Por tener sus fondos en mui mal estado, se le varó en la playa del Colorado, donde fué destruido por el mar, a fines del mes de abril de 1888.

UNA GOLETA.

A mediados del mes de mayo de 1888 naufragó en la playa de Guapacho, N. de la isla Grande de Chiloé, una goleta que desde Valdivia se dirijia a la bahía de Ancud. Pertenecia a don José Savaresa, de Valdivia.

La causa del naufrajio fué debida a un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante. Los náufragos salvaron en tierra; pero el buque, aunque nuevo, fué destrozado por completo.

Las evidencias referentes a este siniestro no adelantan nada, quedando reducidas a fuerza mayor.

«ORIXA.»

Barca inglesa de 52 años de edad i del porte de 482 toneladas de rejistro, capitan J. S. Wesley, con un cargamento de maderas destinado al puerto de Caldera, embarrancó en el banco Tres Hermanas (boca del rio Valdivia) el dia 1.° de mayo de 1888. Los ganguilones de la draga Constitucion, Chipana i Calama, trabajaron con empeño en poner a flote a la Orixa, sin éxito alguno. El buque, batido por una mar fuerte del NO., se afirmó en el banco, perdiéndose totalmente.

Los náufragos salvaron en tierra i asimismo parte de la carga i el aparejo de la nave.

«HAZEL HOLME.»

Barca chilena del porte de 399.09 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Whitsy, en 1870, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1886, propiedad de H. Batle, de Valparaiso. En viaje del puerto de Ancud para el de Carrizal Bajo, con un cargamen-

to de durmientes para el ferrocarril. Al entrar al puerto de su destino, chocó en una roca submarina que destaca el islote de Carrizal, abriéndole una via de agua, por lo que fué necesario vararla en la playa del N., el 4 de junio de 1888, donde se declaró inútil para navegar.

El placer o rodal roqueño que destaca el islote de Carrizal es mui insidioso i ha dado oríjen a numerosos naufrajios, que se recuerdan en esta estadística.

«OFFERTON.»

Barca chilena del porte 493.64 toneladas de rejistro, construida en Sunderland con material de madera, en 1870, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1884, su dueño don Federico Peede, de Valparaiso, capitan H. Watson. En viaje de la bahia de Ancud, en lastre, para Valparaiso, donde debia carenarse. Se fué a pique a 40 millas al N. de Ancud, o sea por los 41° de lat. S. i 74° 30' de lonj. O., el dia 25 de junio de 1888.

Los náufragos salvaron en los botes, dirijiéndose en seguida al puerto de salida. Este siniestro es uno de tantos que, si bien no revela la vetustez de la nave, dada su edad, 18 años, hace conocer su deterioro por falta de carena.

«MERCEDES.»

Barca chilena del porte de 215.52 toneladas de rejistro, construida con material de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1881, destinada al cabotaje i propiedad de Mesa Hermanos, de Constitucion. En viaje del puerto de Iquique para la ria de Constitucion. Un fuerte temporal de viento del NO. que sopló el 9 de julio de 1888, la obligó a capear, i perdidas todas sus velas a la vista del puerto de su destino, no pudiendo tomarlo por el mal tiempo, i asotaventada la nave, con el lastre a la banda, hizo

rumbo a Valparaiso; pero el 17 del mismo mes fué necesario abandonarla a las 8 h. p. m.

Al arriar los botes para procurar el salvamento de la jente, se destrozó uno de ellos, pereciendo dos hombres. Los náufragos arribaron a Valparaiso en número de 7.

«DON JUAN.»

Barca chilena del porte de 560.95 toneladas de rejistro, construida en Calais con material de madera en 1869, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1883, propiedad de los señores E. Peters i E. Mahn, de Valparaiso i capitan Pedro Hertz. En viaje de la bahia de Ancud i destino a Talcaguano, con un cargamento de maderas, batida por un fuerte temporal de viento del NNO., embarrancó en la isla Mocha el dia 3 de julio de 1888, sufriendo pérdida total i la muerte de tres de sus tripulantes.

Los náufragos, en número de 9, fueron recojidos por la goleta chilena VOLADORA i conducidos a Lebu.

«AMALIA.»

Balandra chilena de la matrícula de Ancud, del porte de 25 toneladas de rejistro, construida en los astilleros de Chiloé, capitan señor Bahamonde, en viaje de Quetalco para el puerto de Ancud con un cargamento de maderas, naufragó en la boca del rio Pudeto en el mes de julio de 1888, con motivo de un fuerte temporal de viento N. Perecieron seis de sus ocho tripulantes. Los dos restantes salvaron en tierra.

«MIRAFLORES.»

Bergantin chileno del porte de 617.86 toneladas de rejistro, construido con material de madera en Sestri (Italia) en 1867, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional

en 1881, destinado al cabotaje i propiedad de don Federico Peede de Valparaiso, capitan J. Johnson. En viaje de las islas Guaitecas i destino al norte con un cargamento de leña, varó en la isla Clotilde el 21 de julio de 1888, donde fué inutilizado. La tripulacion salvó en tierra.

Como el MIRAFLORES trasportaba leña, se infiere que no se hallaba en buen estado, i prescindiendo de sus 21 años de edad, debia hallarse falto de carena.

«TORDO.»

Barca chilena del porte de 423.86 toneladas de rejistro, construida en S. Magnos con material de madera, en 1865, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1881, propiedad de los señores Sanchez i Cárdenas, capitan P. Olavarria. En viaje de Carrizal Bajo i destino al archipiélago de Chiloé, en lastre. Hallándose el 28 de julio de 1888 por los 43° 10' de lat. S. i 84° 45' de lonj. O., batida por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, perdidas las velas i con una gran via de agua que no podian agotar las bombas, los tripulantes se vieron obligados a abandonar la barca.

Los náufragos salvaron en los botes i arribaron al puerto de Melinka, en las islas Guaitecas.

«TENGLO.»

Barca chilena del porte de 494.21 toneladas de rejistro, construida en Sunderland con materiales de madera en 1853, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1883, destinada al cabotaje i propiedad de don Federico Oelkers, de Puerto Montt, capitan don Andres Echeverria. En viaje del puerto de Ancud para el de Iquique, con un cargamento de maderas. Hallándose por los 37° 18' de lat. S. i 75° 53' de lonj. O., el dia 29 de junio de 1888, le comenzó

un temporal de viento del cuarto cuadrante, i al dia siguiente acosada la Tenglo por la fuerza del viento i mares encontrados de OSO. al NO., descubrió una via de agua, e inutilizadas las bombas, resolvió el capitan correr el temporal i arribar al primer puerto que se le proporcionase.

El dia 1.° de julio, continuando la fuerza del tiempo, resolvieron echar carga al agua para alijerar un tanto a la nave; pero las olas se embarcaban a bordo por ambas bandas, lo que no permitia la faena. En la tarde del mismo dia tenia la barca 1.55 metros de agua en la bodega.

El dia 2, hallándose por los 38° 22' de lat. S. i 75° 36' de lonj. O., corriendo el tiempo con la gavia baja, fué sorprendida la Tenglo por un contraste de viento del S., de fuerza huracanada (tarjentea el vórtice de la tormenta), que la toma en facha: pierde la gavia i las mares le destrozan el aparejo de popa. Al mismo tiempo las olas cubren la cubierta, arrastrando consigo cuanto encontraban a su paso: obra muerta, castillo, puente, tragaluces, cubichetes i puertas.

Tres horas mas tarde, a las 2 p. m. calmó la tempestad, pero las olas, que eran mui altas, jugaban con el buque (entra al centro; pues seguia el curso del torbellino), hallándose en esos momentos con 5 metros de agua en la bodega. Se echan al agua los botes i despues de equipados a la lijera, abandonan el buque a las 4 h. 30 m. p. m., cuando ya el agua se encontraba al nivel de la cubierta.

Los náufragos continuaron en los botes hasta el dia 5, en que, hallándose a la vista de la isla Santa Maria, les volvió a cargar el temporal de viento N., tan fuerte, que se vieron obligados a correr en popa. Luego se separaron éstos, continuando en demanda del puerto del Corral.

A las 10 h. de la mañana del dia 6 de julio entraron los náufragos, en número de 11, al rio de Valdivia, estenuados por el agua, no ménos que por la falta de víveres i de la sed. En tierra hallaron los medios de repararse.

Es de sentir no se hayan conservado las anotaciones meteorolójicas de una manera correcta, que con ellas habria

sido dable conocer la lei de las grandes tempestades circundantes que se desarrollan en el litoral chileno en la estacion del invierno.

«ELISA.»

Bergantin goleta chileno, del porte de 127.85 toneladas de rejistro, construido en Nueva Zelanda con material de madera, en 1864, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1884, propiedad de Döll i Ca., de Valparaiso, quienes la dedicaron al cabotaje. Estando al ancla en la rada de Valparaiso, el 14 de junio de 1888, se fué a tierra por frente a la calle de San Ignacio, por haberle faltado una de las cadenas i garrar de la otra ancla.

Cuando el Elisa se acercaba a tierra, la mar barria su cubierta, viéndose sus 8 tripulantes obligados a treparse a las jarcias de babor para eludir el golpe de las olas; pero los bandazos eran tan récios que estaban espuestos a ser arrojados fuera de su punto de apoyo. Afortunadamente el bergantin hacia cabeza por el ancla que arrastraba i esto le permitia defenderse de las olas.

La Compañia de Salvadores estaba lista en tierra, esperando el momento oportuno para enviarle un andarivel, lo que consiguió tan pronto como encalló el Elisa. El disparo del cañon fué bien dirijido i los tripulantes del buque náufrago, afirmando el andarivel a bordo, comenzaron su desembarco sin peligro alguno. Eran las 3 h. 30 m. p. m. El capitan fué el único que quedó a bordo, ocupándose con mucha sangre fria en salvar algunos útiles de la nave, que iba remitiendo a tierra por medio del andarivel.

El Elisa fué destruido por el mar en la noche del mismo dia.

«CÓRDOVA.»

Barca inglesa que naufragó en la bahia de Thetis de la Tierra del Fuego, el 5 de agosto de 1888. Este mismo dia

fué abandonada por los dos pilotos i cinco tripulantes, que tomando un bote salieron en busca de algun buque que los recojiese.

El capitan i cuatro marineros se quedaron en la CÓRDOVA i fueron recojidos en el lugar del naufrajio por la barca alemana BANCO MOBILIARIO el dia 18 del mismo mes, que los condujo al puerto de Coquimbo. De los dos pilotos i demas tripulantes nada se ha sabido despues.

«MARTA.»

Barca chilena del porte de 785.64 toneladas de rejistro, construida en Recco en 1876, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1886, dedicándose a la navegacion jeneral, propiedad de los señores J. Achiarde, J. G. Rámila i M. E. Morel, de Valparaiso. Hallándose al ancla en Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, capitan J. Preve, se fué a pique el dia 6 de agosto de 1888, con motivo de un fuerte temporal de viento del NO. Los náufragos salvaron en los botes.

Este temporal fué bastante récio i ha dejado memoria por el número de siniestros que ocasionó en la costa de Chile i especialmente en Valparaiso. Los siniestros ó naufrajios totales fueron:

«ADELA.»

Vapor chileno del porte de 49.76 toneladas de rejistro, construido en Inglaterra, con material de fierro, en 1862, que ingresó como remolcador a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1869, propiedad de la Compañía Chilena de Remolcadores de Valparaiso. Se fué a pique sobre sus anclas en la rada de Valparaiso, con motivo del fuerte temporal de viento NO. que sopló el dia 6 de agosto de 1888. Se ahogaron dos de sus tripulantes. Los demas salvaron en botes.

«CRISTINA NAVARRO.»

Barca chilena del porte de 623.15 toneladas de rejistro, construida en Inglaterra con material de madera, e ingresó a la Matrícula de la Marina Nacional en 1882, dedicada al cabotaje por su dueño don Manuel Guzman Velazquez, de Valparaiso, capitan Argacha. Hallándose al ancla en la bahia de Valparaiso con un cargamento de maderas, fué echada a la costa por efecto del temporal de viento del NO. que sopló el dia 6 de agosto de 1888, inutilizándose para navegar. Los náufragos salvaron en tierra.

«MÁXIMA.

Barca chilena del porte de 886.92 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Mailland, en 1872, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1884, dedicándola a la navegacion jeneral su dueño don Luis Solezzi; capitan Green. Al ancla en Valparaiso con un cargamento de maderas, fué echada a la costa con motivo del temporal del 6 de agosto. Los náufragos salvaron en tierra.

«SUCCES.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 1086 toneladas de rejistro, capitan W. G. King, con un cargamento de carbon de piedra, fué echada a la costa como las barcas precedentes, donde fué inutilizada i por las mismas causas. Los náufragos salvaron en los botes i se trasladaron a los buques vecinos.

«ETOILE DU SUD.»

Barca francesa del porte de 665 toneladas de rejistro, capitan Prevost, con un cargamento surtido. Hallándose al ancla

en la rada de Valparaiso, se fué a pique sobre sus anclas, con motivo del temporal que maltrató a las naves precedentes. Perecieron ahogados 7 hombres de sus 14 tripulantes Los demas salvaron en los botes de las naves vecinas.

«CAMBRIAN.»

Barca inglesa del porte de 620 toneladas de rejistro, con cargamento surtido, capitan Armstrong. La fuerza del temporal la echó a pique sobre sus anclas, pereciendo ahogados 13 de sus 17 tripulantes.

«GLENTILT.»

Barca inglesa del porte de 784 toneladas de rejistro, capitan W. A. Laurens, con un cargamento de carbon de piedra de Dundee. Al ancla en Valparaiso, cortó sus amarras i se fué a la costa por impulso del temporal. Sufrió pérdida total; pero las informaciones no hablan respecto a las víctimas.

«JUAN FERNANDEZ.»

Pailebot chileno del porte de 39.76 toneladas de rejistro, construido de madera en Juan Fernandez, propiedad de don Federico Iverson, de Valparaiso, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1882. Al ancla en el puerto de San Juan Bautista con un cargamento de víveres, procedente de Valparaiso. Batido por el mismo temporal de viento del cuarto cuadrante que pegó en Valparaiso el 6 de agosto, fué echado a la costa, donde se destruyó por completo, con pérdida de cuatro de sus cinco tripulantes.

El JUAN FERNANDEZ feneció al terminar uno de sus primeros viajes.

«BELLONA.»

Barca inglesa, del porte de 513 toneladas de rejistro, capitan Mr. J. Logan, con un cargamento de carbon de piedra,

al ancla en Pisagua, se incendió el 31 de agosto de 1888 a las 11 h. 45 m. p. m. El fuego se desarrolló con tanta violencia que no hubo posibilidad de darle ausilio, no obstante los esfuerzos de la autoridad marítima i de los capitanes de los buques surtos en el puerto. La BELLONA fué inutilizada, i las investigaciones que se han tenido a la vista no arrojan luz alguna sobre el orijen del siniestro.

«OTTO.»

Barca chilena, del porte de 500.13 toneladas de rejistro, construida en Lormont (Francia) con material de madera en 1863, ingresó a la Matrícula de la Marina Nacional chilena en 1883, dedicándola al cabotaje su dueño don L. P. Lund, de Valparaiso, capitan don Cárlos Funke. Hallándose al ancla en la bahia de Coronel, con un cargamento de carbon de piedra i siete pasajeros, un temporal de viento del N., que sopló el 7 de julio de 1888, la hizo garrar sus anclas hasta dar en Lotilla. El buque hacia mucha agua i su piloto Otto Niemeyer, en vez de atender a su buque, lo abandonó a su suerte, no obstante de tener a bordo, a mas de la tripulacion, otros cuatro marineros que se habian embarcado pagando su pasaje.

La OTTO se fué a pique por haber sido abandonada.

«DRAGON.»

Barca inglesa, del porte de 696 toneladas de rejistro, capitan John Roberts, procedente de Rangoon i destino a Valparaiso, con un cargamento de arroz. Este buque fué abandonado por sus tripulantes el dia 29 de agosto por hacer mucha agua, por los 38° de lat. S. i 85° de lonj. O. de Greenwich.

La barca inglesa WESTWARD HO recojió a los náufragos i los dejó en la isla Quiriquina el 14 de setiembre del mismo

año, en número de 15, incluso el capitan. Los náufragos siguieron viaje a Valparaiso.

«CERES.»

Barca alemana, del porte de 1,034 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra. Habia salido de Hamburgo con destino a Carrizal Bajo, i naufragó el dia 29 de agosto de 1888 a las 9 h. 30 m. p. m. en la punta SE. de la isla Pájaros, perdiéndose totalmente.

La tripulacion salvó en los botes i arribó a Coquimbo al dia siguiente.

La autoridad marítima i el monitor chileno GUÁSCAR, al tener noticia del siniestro, se trasladaron al lugar del naufrajio para prestar ausilio, pero solo se pudo salvar parte del cargamento.

De las investigaciones practicadas, resultó que la causa del naufrajio fué debida a un error en los cronómetros de la CERES, segun la declaracion del capitan i pilotos. Se creian a 100 millas de tierra a la hora del meridiano i por los 36° 36' de lat. S. i 73° 41' de lonj. O., cuando únicamente se hallaban a 50 millas de la costa. Con tal certidumbre el capitan hizo rumbo al NE. hasta las 8 h. p. m., despues de correr 64 millas, i en seguida al N1/4E., que llevó a la CERES al sitio del naufrajio.

La noche era oscura i habia una lijera neblina que ocultaba la isla, i cuando ya la reconocieron fué infructuosa toda maniobra: la barca estaba empeñada sobre la isla, su timon no obedecia i la corriente la arrastraba hasta hacerla embarrancar en una roca situada a 40 metros de tierra.

En el primer momento del naufrajio la tripulacion abandonó el buque; pero como el capitan alimentaba la esperanza de sacarlo, ordenó el trabajo a la jente; mas, uno de los tripulantes se opone a toda maniobra e incita a la jente a no obedecer: ataca al piloto i en seguida al capitan con intencion de arrojarlo al agua, consiguiendo tan solo derribarlo sobre

la cubierta. En esta situacion el capitan hace uso de su revólver para defenderse i hiere en la cara al agresor.

El piloto i la tripulacion, en número de 17, abandonan la CERES en dos botes, dejando uno pequeño al capitan, que se habia negado a abandonar su nave. Al dia siguiente fué socorrido por el monitor chileno GUÁSCAR, que lo halló solo i desnudo en su pequeño bote i estenuado por el cansancio i el frio. Asilado i atendido a bordo fué conducido a Coquimbo.

«KINKEWAN.»

Fragata inglesa, con un cargamento de carbon de piedra. Estando al ancla en el puerto de Totoralillo se le incendió el cargamento en la noche del 18 de setiembre de 1888, i el 20 se hundió, quedando su casco a flor de agua, no habiendo sido eficaces los ausilios que se le proporcionaron por las autoridades i los buques surtos en el puerto. El capitan i la tripulacion se dirijieron a Valparaiso.

«LOTA.»

Fragata chilena, del porte de 1,047 toneladas de rejistro, construida en Brunswick en 1866 e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1881, dedicándola a la navegacion jeneral su dueño don Federico Peede, de Valparaiso.

En viaje de Australia con un cargamento de carbon de piedra para las costas de Chile, naufragó el 19 de setiembre de 1888, a 10 millas de distancia de la isla Palmira (Palmer Island).

El naufrajio fué desastroso, escapando la vida tan solo el contramaestre Herman Johnson, de nacionalidad escocesa, i el muchacho chileno Ramon Rojas, de 16 años, natural de la provincia de Valdivia. Ambos lograron llegar a la isla Palmira, cojidos de un madero de la LOTA; pero en tierra no hallaron habitantes i sí tan solo cerdos i cabras salvajes.

Los náufragos al verse en tierra comenzaron por construirse una cabaña para ponerse a cubierto de la interpérie i de las numerosas culebras que existian en la isla; mas como no habian salvado ningun instrumento cortante, la empresa no fué llevadera. Allí permanecieron por dos años, alimentándose con cocos i naranjas que eran mui abundantes, huevos de aves de mar, i a las veces de cerdos i cabras.

El muchacho Rojas cojió una violenta desinteria en 1890, que le ocasionó la muerte en breves horas. Johnson quedó solo i reducido a sus propios esfuerzos por tres años mas, hasta que un venturoso dia de 1893 divisó una nave i ausiliado de una balsa que habia construido i de señales diversas para llamar la atencion, fué visto desde a bordo i recojido por un buque aleman.

Johnson, con su larga barba i su cuerpo medio cubierto con tejido de pieles de aves i hojas de árboles, ofrecia una estraña figura que no pudo ménos de conmover a los tripulantes de la nave, i su capitan le hizo prodigar toda clase de cuidados, mui especialmente por haberse notado en él cierto estado de enajenacion mental. El buque aleman lo condujo a Hamburgo, donde fué atendido i curado en un hospital por cuenta del cónsul de Chile. Un buque ingles en que se enganchó mas tarde, lo condujo al Callao. Allí Johnson trató de obtener su licencia para volver a Chile, mas, como el capitan se la negara, hubo de desertarse.

Herman Johnson se embarcó mas tarde i regresó al puerto de Coronel a fines de junio de 1895, donde fué recibido por su esposa i un hijo suyo, quienes ya habian perdido toda esperanza de volverlo a ver, pues lo daban por muerto.

Este episodio no ha sido narrado, a lo que entendemos, con la viveza que merecia. Los diarios *Esmeralda* de Coronel, de 30 de junio de 1895, i el *Mercurio* de Valparaiso, de julio 2, dan la noticia descarnada i como caso corriente, cuando en manos de un hombre de intelijencia i de jénio, habria motivado un poema.

Aunque este naufrajio no debiera tener cabida aquí, por haber ocurrido tan léjos de nuestro litoral, lo hemos consig-

nado por haber ocurrido a un buque chileno, no ménos que por su orijinalidad.

«AUSONIA.»

Barca chilena, del porte de 615.58 toneladas de rejistro, construida en Sestri (Italia) en 1873 con material de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Nacional en 1883, dedicada al cabotaje por su dueño don Alejandro Schuteriñon i Cª. de Valparaiso. Estando al ancla en San Antonio por fuera de la barra, sorprendida por un fuerte viento del SSO., que le hizo garrar sus anclas i dar sobre las rompientes el dia 11 de diciembre de 1888, desapareciendo en pocas horas. Los náufragos salvaron en sus botes.

UNA GOLETA.

Cuyo nombre ignoramos, dió la voltereta un poco al S. de la rada de Curanipe, a fines de diciembre de 1888. La goleta sufrió pérdida total i asimismo sus tripulantes. Nada se dijo despues respecto de la procedencia de ella ni de su nacionalidad; pero es de suponer fuera chilena i construida en el pais.

«LUIS COUSIÑO.»

Vapor chileno, del porte de 419.36 toneladas de rejistro, construido en Dundee con material de fierro, en 1870, que ingresó a la Matrícula de la Marina Nacional en 1879, propiedad de la Compañía Esplotadora de Lota i Coronel de Valparaiso, destinado al cabotaje.

En viaje de Lota para Valparaiso, con pasajeros i un cargamento de carbon de piedra, encalló en las rocas de Rapel el 1.º de diciembre de 1888, perdiéndose totalmente.

La tripulacion salvó en los botes i se dirijió a Valparaiso, donde arribó sin novedad.

El capitan del Luis Cousiño aseguró en las investigaciones que el naufrajio habia tenido lugar 2.5 millas al S. de las rocas de Rapel; pero un reconocimiento hecho en el lugar del naufrajio, demostró que el siniestro se habia efectuado en las mismas rocas, pues los fragmentos del vapor se hallaban todavia a 40 metros de una de ellas.

Los datos que se han tenido a la vista no indican la hora a que tuvo lugar el naufrajio; pero es de presumir que ocurriese durante la noche o con niebla mui espesa para que no hubiesen visto las rompientes que avalizan ese peligro. En diversas ocasiones se ha hablado de otras rocas, con motivo de naufrajios; pero no hai mas peligros que los que señalan las cartas de navegacion.

En el naufrajio del Luis Cousiño hubo falta de vijilancia.

La *Revista de Marina*, en el tomo XXIX, núm. 169, del 31 de julio de 1900, dice a propósito de este naufrajio, lo siguiente, en su artículo editorial:

«Hasta hoi, el público no conoce las causas que han orijinado la pérdida del yatch de la Compañia de Lota, la que tuvo lugar casi a las puertas de nuestro puerto principal, i en rocas perfectamente marcadas en las cartas de navegacion.

«El capitan de esa nave, sin otro juez que su propia conciencia, hoi dia lamentará su falta i sabrá por el resto de su vida que no deben removerse las esferas del compas Thompson, sin rectificar nuevamente sus desviaciones.»

No nos hacemos dueños de estos cargos; pero los consignamos como una ilustracion conveniente i que nos era desconocida hasta el momento de escribir estos apuntes. Por otra parte, no nos es dado aceptar cargos tan crudos, cuando pueden mediar causas atenuantes i dulcificar jenerosamente la desgracia de los náufragos.

«TRES MONTES.»

Goleta chilena, capitan S. Alvarado i dueño don Juan Burr, en viaje del puerto de Ancud para el rio Maullin, con

carga i 17 pasajeros. Acosada la goleta por un fuerte ventarron del O. el dia 19 de diciembre de 1888, embarrancó en la playa de Morro Blanco, perdiéndose totalmente. Las informaciones que se han tenido a la vista no hablan del número de víctimas ocurridos.

Por otra parte, la TRES MONTES, embarcacion de mas de 30 toneladas, construida en los astilleros de Chiloé, no figura en la Matrícula de las naves de la Marina Nacional, como tantas otras.

«GOLONDRINA.»

Goleta chilena, en viaje de Talcaguano para el rio Lebu, con un cargamento de madera, vino i otros objetos, dió la voltereta cerca del rodal llamado Quiebra Olas, por frente a punta Tumbez, el dia 26 de diciembre de 1888. Embarcacion i carga fueron abandonadas.

Los náufragos, en número de dos, salvaron en un bote i arribaron al puerto del Tomé, donde comunicaron el siniestro.

La GOLONDRINA no figura en la matrícula oficial de la Marina Mercante de Chile, por lo que no es dable señalar su arqueo i lugar de construccion.

1889

«JUANA AUGUSTA.»

Barca alemana, del porte de 895 toneladas de rejistro, capitan Julio Schielter, en viaje de Moavylle i destino a Montevideo, con un cargamento de maderas. Un fuerte temporal de viento del SO. la hizo naufragar el 11 de febrero de 1889 por los 59° de lat. S. i 64° de lonj. O.

La tripulacion en número de 15 hombres, salvó en los botes de la nave i en seguida en la barca JOSÉ JINEBRA, que los condujo a Valparaiso.

«CIRO.»

Barca chilena, del porte de 492 toneladas de rejistro, capitan A. C. Kaloff, de propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso. Hallándose al ancla en Valparaiso con un cargamento de carbon de piedra, sufrió un temporal de viento del NO., que dió motivo á una colision con otra barca el 8 de marzo de 1889, yéndoso a pique en el fondeadero. La tripulacion, compuesta de 10 hombres, salvó en los botes, ménos uno que se ahogó en el momento de la sumersion de la nave. Los náufragos salvaron en la barca inglesa Tenby Castter.

La Ciro, sin embargo, no figura en la Matrícula de los buques mercantes nacionales, como ocurre con otras naves que hacen el cabotaje con bandera chilena.

«VICTORIA.»

Goleta chilena, del porte de 25 toneladas de rejistro, construida de madera en los astilleros de Magallanes. En viaje de Punta Arenas de Magallanes i destino al rio Santa Cruz de Patagonia, con un cargamento surtido, capitan H. Sanders, naufragó en la boca del puerto de su destino el dia 18 de marzo de 1889, con motivo de un fuerte temporal. La pérdida fué total, pereciendo en el naufrajio tres de sus tripulantes.

Esta goleta nacional no figuraba en la Matrícula de los buques de la Marina Mercante de Chile.

«ANITA.»

Bergantin goleta chileno, del porte de 141.85 toneladas de rejistro, de construccion de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1885, destinado al cabotaje, propiedad de don J. Court, de Constitucion, capitan don J. D. Barrios. En viaje del puerto de Iquique para la ria de Constitucion, en lastre, naufragó en la barra del rio Maule el dia 31 de marzo de 1889, sin pérdida de vidas.

«COTOPAXI.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), del porte de 4,028 toneladas de rejistro, capitan H. Hayes, con un cargamento surtido i pasajeros, procedente de Liverpool i destino a Valparaiso.

El COTOPAXI tuvo un viaje feliz hasta Punta Arenas de Magallanes; pero en la noche del 8 de abril de 1889, a la altura del cabo Holand (estrecho de Magallanes), chocó con el vapor aleman OLIMPIA a causa de una espesa neblina, esperimentando una via de agua. Reparadas sus averias, siguió para su destino por los canales occidentales de Patagonia, ruta que no frecuentaba, pero que esta vez lo hacia a causa de las averias recibidas en la colision con el OLIMPIA.

El dia 15, hallándose el COTOPAXI a una milla de Port Head i por los 48° 44' de lat. S., en el canal Messier, chocó contra una roca ahogada no señalada en las cartas de navegacion. Dió en ella tres grandes golpes por debajo de las calderas i a popa de la bodega. Se abrió una gran via de agua i el barco se sumerjió de popa, yéndose a pique en pocos minutos i en bastante profundidad, hácia la parte N. de la roca que hoi lleva su nombre en las cartas hidrográficas modernas.

El capitan Hayes, comprendiendo el peligro, mandó echar al agua los botes, i la maniobra fué tan rápidamente ejecutada i tan armonioso el acto del embarque de los pasajeros i tripulantes, que a no haber sido así, se habria tenido que lamentar algunas víctimas; pues la sumersion del vapor fué mui breve, hundiéndose de popa.

Los náufragos no tuvieron tiempo de embarcar equipajes ni víveres i apénas sus personas.

Se dirijieron a una ensenada de la costa occidental, donde pasaron la noche en condiciones mui incómodas, por la naturaleza del terreno, el hambre, la lluvia i el frio. Al dia siguiente buscó el capitan del EX-COTOPAXI un lugar mas ám-

plio para guarecer a los náufragos, miéntras recibia el ausilio de alguno de los vapores que corren los canales, i el 17 halló una regular playa de arena en la pequeña bahia Tribuna. Trasladó allí a los náufragos, i al dia siguiente pasó el vapor SETOS de la Compañia Alemana Kosmos, quien los recojió a su bordo i atendió a los náufragos con esmero i los condujo a Punta Arenas de Magallanes.

«MAILLEN.»

Barca chilena, del porte de 525.80 toneladas de rejistro, construida en Burdeos con material de madera en 1863; ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1887; su dueño don Federico Oelkers, quien la destinó al cabotaje; su capitan don D. Bianchi. En viaje de Puerto Montt i destino a Iquique, con un cargamento de maderas, al correr el estrecho de Chacao le calmó el viento por completo, quedando la MAILLEN a merced de las corrientes de las mareas, que la hicieron encallar en la costa de Carelmapu, donde fué inutilizada.

La tripulacion, compuesta de 12 hombres, salvó en los botes.

«RAPEL.»

Vapor chileno de la Compañia Sud-Americana de Vapores (C. S. A. V.) del porte de 722.45 toneladas de rejistro, construido en Blith con materiales de fierro en 1888, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en el mismo año, dedicado a la navegacion jeneral. En viaje de Valparaiso para Buenos Aires, capitan Carnap, embarrancó en la costa de la isla Guamblin, en la noche del 28 de abril de 1889, perdiéndose totalmente.

El RAPEL conducia un cargamento surtido, i hacia el viaje de ensayo que emprendia la Compañia Sud-Americana para prolongar su carrera hasta los puertos del Atlántico. En el naufrajio murieron ahogados 11 hombres.

No conocemos el resultado de las investigaciones practicadas para esclarecer las evidencias del naufrajio; pero en todo caso puede establecerse que el buque navegaba fuera de rumbo o mui estrecho con la costa. El ensayo fué, pues, mui desgraciado i ha tenido consecuencias deplorables, retardando el establecimiento de esa línea de vapores de tanta importancia para el comercio chileno i prosperidad de la colonia de Magallanes.

«BERTIE.»

Barca chilena, del porte de 625.88 toneladas de rejistro, construida en Richmond en 1875, que ingresó a la Marina Mercante nacional en 1888, dedicándola al cabotaje su dueño don Edwin H. Langdone, de Valparaiso. Estaba construida con material de madera.

En viaje del puerto de Ancud i destino al de Taltal, con un cargamento de maderas. Durante el viaje descubrió una via de agua que no pudieron agotar las bombas, i batida la barca por un fuerte viento del N., se fué a pique a 40 millas al S. del puerto del Corral. Los náufragos, en número de 17, salvaron en los botes de la nave, recojiéndolos en seguida el vapor ingles ARAUCO, en la primera semana del mes de mayo de 1889.

«BELLAPORT.»

Barca inglesa, del porte de 1,030 toneladas de rejistro, con un cargamento de salitre, capitan C. Stephens. Salió del puerto de Iquique el 12 de agosto de 1889 con destino a Rotterdam; pero en el momento de darse a la vela, arrastrada por la corriente, faltándole el viento, dió en la costa un poco al S. de Punta Piedras, al N. de Iquique.

El capitan de la barca, notando el peligro, fondeó a dos anclas; no obstante, la resaca i la corriente costanera, que corre de S. a N., hizo dar a la barca sobre la costa, donde se perdió totalmente. Hubo 5 hombres ahogados de los 20 que componian la tripulacion.

La verdadera causa del siniestro, segun la version pública, se debió a que el capitan pretendió dar la vela i abandonar el puerto sin la brisa necesaria, despues de haber rechazado el remolque que se le habia ofrecido, so pretesto de ser mui caro.

«PROVEEDORA.»

Goleta chilena de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, del porte de 10 toneladas de rejistro i 6 tripulantes, capitan Partter i de propiedad de don J. Blanchard, con un cargamento de víveres destinado para los mineros de Tierra del Fuego. Se fué al garete destrozándose sobre la costa.

«ELENA.»

Barca chilena del porte de 395.85 toneladas de rejistro, construida en Tynemain con material de madera, en 1871, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1888, propiedad de Gutshoro i Piza, de Valparaiso, capitan Olivier. En viaje del puerto de Caldera para el archipiélago de Chiloé, empeñada en la costa occidental de la isla Grande, con un viento duro del ONO., embarrancó sobre la costa del cabo Guabun, el 24 de agosto de 1889. La tripulacion, compuesta de 10 hombres, salvó en los botes i arribó a la bahía de Ancud, sin novedad.

«ANCUD.»

Barca chilena del porte de 676.06 toneladas de rejistro, construida en Sunderland con material de madera en 1862, ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1881, propiedad de José Fructuoso Sanchez, quien la dedicó a la navegacion jeneral, capitan Fuentes. En viaje del puerto de Melinka para el de Valparaiso, con un cargamento de maderas. Al comenzar el viaje descubrió una via de agua durante

la fuera de un temporal de viento del cuarto cuadrante, viéndose la tripulacion obligada a abandonar la nave, 40 millas al O. del cabo Guabun. Los náufragos, en número de 12, salvaron en los botes el 25 de agosto de 1889, arribando en seguida a la bahía de Ancud.

«CLARITA.»

Barca chilena del porte de 303 toneladas de rejistro, capitan Hamilton, en viaje del puerto de Quemchi para el de Taltal, con un cargamento de maderas. Con motivo de un fuerte temporal de viento del NO., embarrancó en Punta Guapacho el 31 de agosto 1889, perdiéndose totalmente. De los 11 tripulantes de la CLARITA, 7 perecieron ahogados, incluso el capitan, el piloto, el contramaestre, un mozo i 3 marineros. La CLARITA era propiedad del señor E. H. Longdon. Los demas salvaron en tierra a Dios misericordia.

Se hace notar que la barca CLARITA no figuraba en la Matrícula de los buques mercantes de Chile, segun la *Memoria de Marina* de ese año.

«A. PRAT.»

Barca chilena del porte de 231.15 toneladas de rejistro, construida en Baltimore, con materiales de madera, en 1889, e ingresó a la marina mercante nacional en 1883, propiedad de Carnou Hermanos, de Valparaiso, quienes la dedicaron al cabotaje, capitan N. Ogrio. En viaje de Talcaguano para la caleta Yañez, en lastre, varó en la playa del puerto de su destino, donde fué destrozada en el mes de agosto de 1889. Los náufragos salvaron en tierra.

«EDITH.»

Goleta chilena del porte de 155 toneladas de rejistro, capitan J. Cartez, en viaje de Iquique para la rada de Antofagas-

ta, con pasajeros i un cargamento de salitre. Se incendió el dia 22 de diciembre de 1889 a 40 millas distante del puerto de salida. De los 9 tripulantes, dos perecieron ahogados, salvando los demas en un bote, dirijiéndose a Iquique.

Esta goleta no figura en la Matrícula de la Marina Mercante nacional inscrita en la *Memoria de Marina* de este año.

«VICHUQUEN.»

Pequeño vapor frances, de Nantes, con destino a Talcaguano, para servir de remolcador, consignado al señor Dussaud. Salió de Nantes el 1.° de julio de 1889, cruzó el Atlántico, corrió el estrecho de Magallanes, tocando en Punta Arenas, i el 1.° de diciembre se hallaba a la altura de los farallones de los Evanjelistas.

En la mañana del dia 2 el VICHUQUEN era batido por un fuerte temporal de viento i mar del O. que lo obligó a ponerse a la capa por mas de 40 horas, con su máquina impotente para darle direccion. El dia 4, la nave se hallaba a pocas millas de tierra i una nueva tempestad del SO. al O. la volvió a trabajar; el buque no gobernaba i derivaba, arrastrado por el viento i el mar, debido a las pocas dimensiones del vapor i la fuerza del tiempo.

Reconocida la costa, se creyó que tras de la isla Cambridge hubiese un fondeadero. Consultada la tripulacion i despues de juzgar que mantenerse en el mar algunas horas mas era perderse, «entramos, dicen, al canal Nelson, rodeamos el cabo San Jorje i detras de éste hallamos una bahia, en donde, a pesar del mal tiempo, el mar se mantenia en calma, dando fondo en 15 brazas de agua. Eran las diez de la mañana, el tiempo era hermoso i no soplaba viento alguno; pero a las 2 h. p. m. comenzó a soplar el viento con fuerza, se dió 2.ª ancla i mas tarde la 3.ª, a causa de un récio viento del SE., haciendo trabajar a la máquina a reventar para evitar dar en tierra.»

A las 4 h. p. m. encalló en la costa, a impulsos del viento, sin poderlo evitar.

«Despues de muchas dilijencias se logró echar un andarivel en tierra. El agua apagó los fuegos, i el buque, ayudado por el empuje de las olas, subió algunos metros sobre la playa. Solo a las 11 h. p. m. pudimos saltar en tierra, llevando víveres, instrumentos i algunas velas para una tienda de campaña. Al dia siguiente, con buen tiempo continuamos el salvamento, observando en seguida que el Vichuquen tenia averias por la proa, la popa i un costado. El bote, hecho pedazos, se hallaba sobre las rocas.

«Durante los dias 5 a 7 se empleó el tiempo en poner los víveres al abrigo de la intempérie. El 8 una parte de la tripulacion se ocupó en reparar el bote con tablas i clavos estraidos del Vichuquen i la otra en escalar la montaña vecina; pero durante 15 dias fué imposible lograr este objeto; mas, el injeniero i sus ayudantes habian arreglado la embarcacion.

«El 24 de diciembre se decidió que 3 hombres con el capitan deberian partir en el bote para ir a colocarse en el derrotero de los buques i hacer conocer su situacion, llevando 15 dias de víveres, una tienda, una carta, un farol i el armamento del bote. El 25 ensayamos franquear la línea de las rompientes i ya en medio de ellas el bote se volcó i fueron los tripulantes arrojados a la playa. Intentaron lo mismo el 27 con igual resultado. En este intervalo el injeniero encontró un pasaje para subir a la montaña; fuimos a reunirnos con él llevando una hacha, un fusil i una bandera, i en la tarde descendimos, hasta el dia 30 alternándonos el mecánico i el grumete en la guardia de observacion.

«Habiéndome observado el mecánico haber divisado un buque, la esperanza de salvacion se hizo mas vehemente. El 30, con buen tiempo, ensayamos una tercera tentativa de salida: solo dos hombres debian tripular el bote, pues de esa manera iria ménospesado.

«Obtuvimos buen éxito i entónces el marinero Fiquel i yo alcanzamos el bote a nado una vez pasado el cordon de olas; navegamos en la direccion de los canales laterales; pero una tempestad como la que nos habia hecho naufragar estalló i

despues de luchar algunas horas nos vimos obligados a retroceder.

«El viento, sin darnos tiempo de llegar a tierra, volcó el bote i en algunos segundos fuimos arrastrados hácia la playa; el bote fué arrojado en trozos i en unos cuantos minutos nuestros trabajos de 20 dias fueron perdidos. El viento destrozó nuestra tienda arrastrando las velas.

«Desde el 4 de diciembre hasta el 31 nuestro alimento se componia de mariscos i galletas. Durante 8 dias tuvimos un poco de vino i aguardiente, pero despues no hubo mas que el agua de las vertientes. Calculo que durante 8 dias habria apénas 8 horas de buen tiempo, casi siempre lluvias, heladas i fuertes vientos.

«Lo que mas nos hacia sufrir eran las nubes de arena que nos cegaban i caian sobre nuestros alimentos.

«En nuestras escursiones descubrimos rastros de habitaciones, maderas recientemente cortadas, osamentas semejantes a las de los osos blancos i elefantes. Encontramos una curva de buque de madera i una barra que tenia un nombre grabado, del que se distinguian las letras H. A O—O.

«El dia 1.° de enero de 1890 el tiempo era hermoso, el mecánico permanecia en observacion, cuando repentinamente, a la 1 h. 30 m p. m. vimos que un vapor entraba a la bahía... El mecánico observó desde la montaña que un buque costeaba la tierra, ajitó la bandera i de cuando en cuando disparaba algunos tiros.

«El comandante arrastrado por la humanidad del marino, i sin estar cierto de que fuese un náufrago el que hacia señales, no trepidó en abandonar su camino, i así una vez mas la marina inglesa añadió un nuevo salvamento a los méritos de sus marinos... Tres cuartos de hora mas tarde nos encontrábamos a bordo del vapor ingles SORATA, mandado por el capitan Cooper...»

(Firmado) *Ed. Piquet,* capitan del vapor VICHUQUEN.

1890

«BALMORE.»

Barca británica, del porte de 728 toneladas de rejistro, de la matrícula de Dundee. Salió de Buenos Aires el 4 de diciembre de 1889, en lastre, i con destino al puerto de Talcaguano. El curso del viaje fué sin novedad hasta el 26 de enero de 1890, en que, a cosa de las 5 h. 30 m a. m., encalló en la punta S. de la isla Mocha, en la restinga que destaca hacia el SSO. La tripulacion salvó en los botes.

Las causas que motivaron este naufrajio se atribuyen a un error en el cronómetro, el cual parece se encontraba como dos minutos de tiempo mas al O., i tambien debido a las corrientes que en esa parte arrastran sobre tierra, i a la neblina densa que reinaba en la mañana de ese dia.

«SOUTH GLEN.»

Barca británica del porte de 598 toneladas de rejistro, construida en Glasgow en 1874 con material de fierro i de propiedad de Mr. L. Hodgson, en viaje a Valparaiso con un cargamento de cock i carbon de piedra, naufragó el 20 de febrero de 1890 en la costa del Algarrobo, arrastrada por la corriente i en medio de una calma chicha. Los 15 tripulantes de la South Glen salvaron en los botes de la nave i arribaron a Valparaiso en la noche del 22 del mismo mes.

No han llegado hasta nosotros las verdaderas evidencias de este siniestro.

«GULF OF ADEN.»

Vapor ingles, con un cargamento surtido i pasajeros, procedente de Europa i destino a Valparaiso. Zarpó de Punta Arenas de Magallanes para el Pacífico en la noche del 8 de

marzo de 1890, con 80 personas a bordo, entre tripulantes i pasajeros. Tres dias despues, o sea el 11 en la noche, comenzó el buque a hacer mucha agua, incrementando a tal punto que fué necesario abandonarlo bajo el imperio de un récio temporal de viento del NO., sobre el paralelo del cabo Tres Montes i como a 120 millas distante de tierra.

El Gulf of Aden se fué a pique a las 4 h. de la mañana del dia 12. Cuarenta i ocho pasajeros i tripulantes se embarcaron en tres botes, i el capitan, tercer oficial i 13 personas mas se refujiaron en el gig, de los cuales solo 10 personas sobrevivieron, para arribar al puerto de Quellon (Chiloé) despues de terribles sufrimientos, el dia 24 del mismo mes.

De los otros botes no se tuvo noticias, i debe suponerse que los infortunados tripulantes perecieron todos. En el acto de embarcarse en los botes murieron 17 personas con motivo de las grandes olas que rompian sobre el Gulf of Aden.

Nunca se pudo establecer la causa precisa de la pérdida del vapor. La Corte Naval Inglesa reunida en Valparaiso fué de opinion de que el siniestro debió ser motivado por algun accidente ocurrido en la proa de la nave, que permitió innundar la bodega; la Corte al terminar sus tareas, espresó su vivo reconocimiento por la actitud desplegada por la Comandancia Jeneral de Marina al mandar ausilios, i espresó los agradecimientos de que tambien eran acreedores las autoridades de Quellon i de Castro, por su conducta humanitaria para con los náufragos.

Segun las versiones dadas por la prensa diaria, he aquí algunos detalles relativos a las penalidades que tuvieron que soportar los pocos sobrevivientes:

El capitan del Gulf of Aden, Mr. J. Munrow, fué el último en abandonar el buque, quedando sobre cubierta miéntras se alejaban los botes, i echándose en seguida al agua pudo alcanzar a nado el número 5. Este bote llegó al puerto de Quellon, en Chiloé, despues de 12 dias de navegacion i sus tripulantes fueron los primeros en anunciar el naufrajio.

El número 5 al dejar el vapor contenia 15 personas, de las cuales vivian el 24 de marzo: Alfredo Sergent, tercer piloto;

Alejandro Mc-Kanley, carpintero; Antonio Mc-Donal, mecánico; Williams Mc-Millan, pintor; W. Burns, panadero; Federico Weston, pasajero de primera clase; A. Cooper i W. Febres, inmigrantes, i Salvador Gennaro, mayordomo.

Muertos en el mismo bote durante el viaje: J. D. Munrow, capitan; Alfredo Parker, mayordomo de injenieros; J. Gennaro, mozo de cámara; W. Poole, inmigrante, i F. Gordon.

Fueron 4 los botes que salieron del vapor: un salvavidas al mando del primer oficial French, que contenia 26 personas, entre ellas señoras i niños; el segundo bote, al mando del segundo oficial, J. Blaine, con 8 personas i entre otros el tercer injeniero i el pasajero de cámara Mr. Griffir. Este bote chocó con el costado del vapor, llenándolo de agua i hundiéndose. El tercer bote contenia 12 personas, marineros i pasajeros, sin provisiones, i el cuarto, en fin, contenia al capitan i las personas antes nombradas.

Una vez que presenciaron el hundimiento del GULF OF ADEN, dos horas despues de estar en los botes, se separaron las embarcaciones, quedando solo las números 1 i 4, siguiendo ámbas juntas hasta la noche, perdiéndose en seguida de vista, por estar capeando el temporal.

Al dia siguiente enfermó el capitan i el pasajero Mr. Gordon; i despues de un viaje peligrosísimo, llegaron al tercer dia a una caleta abrigada, donde saltaron a tierra con tiempo borrascoso i de mucha lluvia. En la tarde del 15 murieron el pasajero Gordon i el capitan a las 8 h. 30 m. p. m., a causa del frio, del hambre i de la sed, no ménos que por las fuertes impresiones producidas por la desgracia.

Al siguiente dia, despues de dar sepultura a los muertos, se proveyeron de agua i dieron la vela a las 11 h. a. m., continuando al N. paralelos a la costa, tratando de arribar a un puerto de recursos. Durante el viaje se repitieron los sufrimientos de los náufragos, hasta que llegaron a Quellon, despues de haber perdido tres compañeros mas, que fueron los pasajeros Poole, el sirviente Adolfo Parker i el muchacho de cámara Gennaro, hijo del mayordomo Salvador Gennaro, so-

breviviente, que llegó al puerto gravemente enfermo i sin esperanza de salvarlo.

De los 14 dias que duró la navegacion del bote, los tripulantes solo permanecieron 54 horas en tierra. En esta navegacion llena de cuitas i sin recursos, sin cartas náuticas que los guiasen en una comarca embrollada que les era del todo desconocida; sin una brújula para la derrota i con solo dos dias de víveres que habian podido sacar del GULF OF ADEN, recorrieron 550 millas jeográficas.

Al imponerse las autoridades del fatal siniestro, se preocuparon de ausiliar a los náufragos, i se envió al vapor PUDETO en busca de los demas; en seguida a la cañonera MAGALLANES, i, por fin, al crucero ANGAMOS. Estas naves recorrieron la costa occidental del archipiélago de Chonos i de Chiloé, sin éxito feliz, pues los náufragos no aparecieron jamas.

Los tres botes restantes o sucumbieron en el mar envueltos por el temporal del cuarto cuadrante que causó la pérdida del GULF OF ADEN, o fueron destrozados en las costas inclementes de los Chonos al arribar a ellas.

El crucero chileno ANGAMOS, al entrar al puerto de Vallenar en busca de los náufragos, chocó en una roca ahogada del todo desconocida, perdiéndose totalmente, como se verá mas adelante i en lugar correspondiente.

Nuestro amigo don Roberto Christie, gran investigador de las comarcas australes, residente por entónces en el archipiélago de Chiloé, nos comunicó lo siguiente en el mes de mayo de 1900, que con el propósito de averiguar el paradero de los botes estraviados, recomendó a los capitanes de las embarcaciones loberas que se dedican a la la pesca de lobos marinos en los archipiélagos del sur, le noticiasen sobre los restos de naufrajios que hallasen en aquellos parajes.

Los señores Calahan i Neete, ambos ingleses, le comunicaron en el verano de 1893, que en una pequeña playa situada al NO. de la isla Campana, costa occidental del archipiélago del Duque de Wellington, un poco al S. del paralelo de 48° de lat. S., hallaron los escombros de dos botes salvavidas i algunos restos humanos.

Entre los escombros hallaron el número perteneciente a uno de los botes, i obtenido éste por el señor Roberto Christie, resultó ser el número 3 que segun el jerente del vapor de la Compañia Gulf, Mr. Joste, el número hallado pertenecia a uno de los botes perdidos del vapor GULF OF ADEN.

De manera que los náufragos que conducian los dos botes del vapor, perecieron en esa inhospitalaria costa, no salvando alma viviente. Esa costa es excesivamente brava i llena de arrecifes i del todo inabordable, a no ser por los loberos i en tiempos mui especiales de bonanza. Publicamos en seguida la:

Relacion de uno de los pasajeros del GULF OF ADEN, *inserta en el «Chilian Times» de Valparaiso el 30 de abril de 1890.*

"El sábado 8 de marzo zarpamos de Punta Arenas de Magallanes, a média noche, minutos ántes que el OROTAVA de la P. S. N. C. Como este vapor era de mayor andar que el nuestro, bien pronto nos dejó atras.

"La tripulacion total se componia de 40 hombres; agregando 33 emigrantes i 6 pasajeros de primera clase, daban un resúmen de 79 personas a bordo del GULF OF ADEN.

"A medida que avanzábamos al Pacífico el tiempo se nos iba haciendo mas duro, saliendo del estrecho a média noche, con mar gruesa i viento atemporalado del ONO.

"El 10 de marzo tomó peor cariz el tiempo. Los balances del buque eran tan grandes que se hacia materialmente imposible mantenerse en pié, por lo cual opté por echarme a la cama. Sin embargo el capitan logró hacerme levantar.

"En la tarde de este dia se largaron, con los balances, varios objetos de cubierta, que oportunamente fueron asegurados por la marineria.

"El mártes 11 continuó el mal tiempo, notándose que el buque trabajaba demasiado con la mar gruesa i balances consiguientes.

"Me acosté a las 10 de la noche, dejando al capitan i algunos pasajeros conversando en el salon.

"Los balances eran tan fuertes como en los dias anteriores.

"A média noche fuí despertado súbitamente a los gritos de mi compañero de camarote, que me decia: "Levántese luego, que nos vamos a pique."

"Al principio lo tomé por broma; pero al mirarle la cara ví que aquello era cierto i no habia tiempo que perder.

"Como pude me vestí en aquel tremendo trance, subí al puente de mando para preguntarle al capitan lo que ocurria. Me refirió que temia que el buque se fuese a pique, pero que tenia esperanzas de salvarlo. Me encargó a la vez fuese al salon para que el mayordomo guardase mui bien los licores, medida mui necesaria para impedir que beba la tripulacion.

"Luego ordenó alistar los botes con sus respectivas provisiones, en seguida se colocaron al lado afuera del costado, listos para arriarlos; i a las mujeres i niños que se reconcentrasen en el salon.

"En esos atribulados momentos las olas barrian la cubierta, llevándose cuanto encontraban a su paso, entre otras a un amigo que venia de Liverpool, destinado a la casa de Williamson, Balfour i Ca., a quien tuve el enorme sentimiento de ver perecer.

"A la 1 h. 30 m. de la mañana, el capitan ordenó arriar los botes, principiando esta delicada maniobra con mui mala fortuna, pues el bote salvavidas núm. 1 se hizo pedazos contra el costado, pereciendo cuantos se habian embarcado en él.

"El salvavidas núm. 2 no pudo usarse por tener una trapa mala desde San Vicente, donde se le destinó para carbon.

"El salvavidas núm. 3 se arrió con 20 personas, golpeándose i maltratándose en el costado, ántes de flotar, por lo cual solo salvaron 9 personas en él. En esta embarcacion debí embarcarme; pero el 2.° piloto ordenó que no entrase mas jente, por lo cual me resigné a quedar para otro bote, debiendo a esta circunstancia mi salvacion.

"El bote núm. 4 se arrió con toda felicidad, conteniendo al 1.er oficial, 3 mujeres, 5 niños i 18 hombres.

"El núm. 5 se arrió bajo las mismas condiciones, llevando 11 personas.

"La chalupa fué arriada tambien no sé por quien, al mismo tiempo. Luego ví que pedian socorro, i a un marinero colgado de un aparejo; el bote hecho pedazos. Tratamos de salvar a ese infeliz; pero no fué posible por la braveza del mar.

"En seguida alistamos el bote núm. 6, o sea el gig del capitan; éste fué el último en embarcarse, arriándose por el aparejo.

"Esto sucedió como a las 4 h. de la mañana, quedando al rededor del buque hasta el amanecer.

"Apenas aclaró nos acercamos al buque para ver la manera de salvarlo, para lo cual conferenció el capitan con el 3.^er^ oficial i el carpintero. Se encontraban deliberando cuando repentinamente se hundió la proa del buque, perdiéndose con él todas nuestras esperanzas.

"El nuevo peligro nos hizo pensar en los demas botes i vimos al núm. 3 con 9 personas, con el agua hasta la cintura. El núm. 4 estaba con 26 personas i la chalupa con 9.

"Nuestro gig tenia al capitan, el 3.^er^ oficial, un pasajero i 12 marineros. El capitan propuso trasbordar tres pasajeros al bote núm. 3; con este objeto nos acercamos a él.

"La chalupa, en vez de reunirse con nosotros, se mandó cambiar sin esperar órden alguna, lo que nos causó gran sorpresa. En ella iban algunos marineros e inmigrantes.

"La situacion era en estremo difícil: nuestro bote tenia mas jente que la que podia llevar; el primer bote estaba roto en la obra muerta, al mando del 1.^er^ oficial.

"El 2.° oficial, que se encontraba en el núm. 3, rehusó ir con nosotros por las circunstancias ya espuestas. Mui a pesar nuestro tuvimos que dejarlo con la esperanza que serian recojidos por algun vapor de los que navegan por estas latitudes.

"El capitan propuso poner proa a Tres Montes, desde donde nos encontrábamos a 120 millas de distancia; con este objeto hizo que el bote del 1.^er^ oficial siguiese en conserva nuestra.

"Lo mas sensible era no contar con un compas, solamente una carta que el 1.er oficial tuvo la precaucion de tomar a bordo.

"Seguimos al oriente aproximadamente, esperando de cuando en cuando al otro bote que avanzaba mui lentamente, i que se nos perdia entre las olas, que semejaban verdaderas montañas. Nuestro bote era invadido por las olas, que nos ponian en peligro de zozobrar a cada momento. Teniamos que achicarlo con todo ahinco para evitar se fuese a pique en medio de aquellos parajes desolados que nos representaban a cada momento la muerte.

"La lucha por la existencia se hacia cada vez mas terrible, i, en consecuencia, de nuestras fatigas teníamos que sacar valor i empuje.

"Al pasar revista a nuestros víveres, encontramos 10 libras de galletas, ya mojadas por el agua salada, 35 libras de carne en conserva i un jamon crudo, i ni una gota de agua dulce.

"En la tarde tomamos a remolque el bote del 1.er oficial hasta que desapareció la luz del dia.

"Entónces nos preparamos para capear el tiempo, durante la noche por medio de boyas flotantes con los barriles vacíos de aguada. Tratábamos con esto de tener la proa a la mar i descansar de las fatigas del dia; pero luego hubimos de desistir por los malos resultados que dió la prueba i resolvimos correr el temporal del OSO. como era el viento que soplaba. Desde este momento no vimos mas el bote del 1.er oficial.

"Seguimos remando toda la noche sin descansar i muertos de sed, con las fatigas que nos imponia este pesado servicio.

"Al amanecer arreglamos una vela con la funda del bote i seguimos navegando siempre al oriente, tanto como lo permitia el mar.

"A está hora todos sufriamos horriblemente de sed, especialmente el capitan, que era el mas delicado. Quede al criterio del lector de lo que puede hacerse en estas circuns-

tancias i a los recursos que apelan cuantos se han visto acosados por la sed i la fiebre desesperante...

"El viérnes 14 al amanecer divisámos tierra, i en estos momentos el capitan estaba delirante. El 3.^{er} oficial Mr. Sergent se habia llevado en el timon del bote desde que dejamos el buque.

"Despues de un pasaje peligroso entre rocas e islas, descubrimos una pequeña caletita, abrigada de las olas. Allí encontramos agua en abundancia. Mas tarde hemos sabido que era la caleta Cristmas (Pascua), que se encuentra como a 30 millas al N. del cabo Tres Montes.

"Aquí varamos el bote, tratando en seguida de hacer fuego; pero por desgracia todos los fósforos estaban húmedos. Tuvimos que resignarnos a que se secasen.

"Como no habia ningun lugar abrigado en tierra, varamos bien el bote i nos acostamos en el fondo de él. Me acosté al lado del capitan, quien pasó una noche infernal, delirando con bajar al salon del buque, queriendo salir del bote.... Al amanecer estaba sin conocimiento.

"Por fin conseguimos encender fuego, luego hicimos calentar agua para el capitan. Tomó un poco, pareciendo que le habia hecho bien. A las 8 h. de la noche tuvimos la gran desgracia de verlo espirar, produciendo una consternacion jeneral entre los náufragos, que no tenian mas esperanza en aquellos instantes, ni mas fé que en la Providencia, única que podia salvarnos.

"En la mañana siguiente del domingo 16 hicimos sopa de galletas i carne. I para completar nuestro almuerzo, tostamos galletas, con las cuales simulamos café: todo esto lo encontramos delicioso.

"Despues enterramos al capitan al lado del emigrante Gordon, que habia muerto de frio i sed, al llegar a la costa.

"Pusimos una pequeña cruz, como un mudo testimonio de nuestros sentimientos.

"El 3.^{er} oficial Mr. Sergent i el carpintero se ocuparon de hacer vendas de lona para los que mas habian sufrido, siendo

yo uno de ellos, pues solo tenia un par de chancletas en los pies, sin calcetines.

"El tiempo habia calmado considerablemente, por lo cual decidimos continuar viaje al N. con la esperanza de llegar a Chiloé o a Puerto Montt.

"Echamos el bote al agua i con una brisa del SO. avanzamos al N. con nuestra improvisada vela. En la noche alojamos al socaire de una isla. Al amanecer notamos que ibamos garrando hácia la playa, por lo cual seguimos nuestro viaje al N., remando durante cuatro horas para doblar un cabo, i seguimos siempre al N. Uno de los emigrantes llamado Pool, principió a mostrar señales de locura, por lo cual nos vimos obligados a amarrarlo en el bote, muriendo al dia siguiente por la mañana.

"Despues de doblar el cabo nos metimos en un golfo, donde no encontramos salida para el N., por lo cual volvimos atras, para seguir por fuera la costa hácia el N. Al aproximarse la noche atracamos a tierra para recojer agua dulce i algunos mariscos, que providencialmente se presentaron para nuestros fatigados estómagos. En seguida nos hicimos mar a fuera, manteniéndonos sobre los remos, pues temiamos encontrar indios salvajes en la costa, i una lucha contra ellos no habria sido mui agradable.

"Al dia siguiente continuamos en el golfo i siempre hácia el N., remando cuando se podia, sin poder olvidar un momento nuestros sufrimientos de las manos i de los pies.

"El viérnes el mayordomo de injenieros se volvió loco, muriendo poco despues. El domingo 23 murió el mozo de salon, en brazos de su padre; cuadro triste que nunca podré olvidar, fué cuando hubo que arrojar al agua el cadáver, pues el padre queria arrojarse tras el cuerpo de su hijo muerto.

"Nuestra navegacion se realizó sin novedad, mediante las buenas condiciones marineras del bote, i de la sangre fria i resignacion del piloto señor Sergent, a quien reconocemos deber la vida.

"El lúnes 24 fué un gran dia para nosotros, pues desde

temprano divisábamos la costa i mas tarde una columna de humo, que nos hizo pensar en seres vivientes por las cercanias. Mas tarde varábamos nuestro bote cerca de un rancho al S. de Quellon. El dueño de la casa nos dió manzanilla, papas cocidas i sopa de marisco; i tal era nuestra hambre, que no esperámos estos guisados, pues habíamos comido ántes papas crudas. Nuestro salvador nos llevó a Quellon, donde llegamos en la tarde. Pasamos lista a nuestro bote, encontrando solo 10 de los 15 que habiamos salido del buque.

"En Quellon fuimos recibidos con toda clase de atenciones, mereciendo un recuerdo especial el señor Vivar, autoridad marítima, el señor Smith, injeniero de un aserradero, i don Santos Vargas, vecino mui notable de esa localidad. De los 10 solo 3 podíamos andar. Inmediatamente la autoridad marítima envió un mensajero a Castro, para dar noticia del suceso i a la vez pidiéndole toda clase de ausilios, sobre todo médicos.

"El galante gobernador de Castro, señor A. Fontecilla, tomó medidas rápidas para venir en nuestro ausilio, llegando él mismo en persona el viérnes por la mañana a Quellon, con un doctor i varios amigos. Fuimos embarcados en el vapor PUDETO, donde encontramos ropas, muchas atenciones del gobernador señor Fontecilla i del señor Juan Christie, que desempeñaba el papel de intérprete, i por último el doctor don Pedro Villa Novoa, quien hizo para aliviar a los enfermos cuanto esfuerzo médico le fué posible aplicarnos.

"De Quellon nos dirijieron a Melinka en el vapor PUDETO para ver si habia llegado algun bote. Desgraciadamente ninguna noticia pudimos recojer, por lo cual regresamos en el PUDETO, por estar éste falto de carbon. Llegamos a Castro el sábado a las 9 h. p. m.

"Incontinenti se trasladaron al hospital los seis mas enfermos; otros dos a un hotel i yo con Mr. Sergent a casa del hospitalario gobernador señor Fontecilla.

"Gracias a los cuidados de don Roberto i de don Juan Christie, los enfermos no carecieron de nada.

"El lúnes llegó el ANGAMOS mandado por el Gobierno a buscar los botes perdidos.

"Mr. Sergent, aunque no podia andar, se ofreció para ir al sur en dicho trasporte. Despues de tomar algunas provisiones, zarparon a las 4 h. p. m.

"El mártes llegó la cañonera MAGALLANES a las 11 h. 20 m. a. m. i salió a la 1 h. p. m. en busca de los náufragos, con instrucciones de seguir la costa sur de Chiloé, visitando ademas el lugar de Guapi-quilan, isla del Guafo i en seguida continuar al occidente de las islas Guaitecas i Chonos, con escala en la isla de Guamblin. A mas del doctor del buque, el intendente de Chiloé habia enviado a otro, para el caso de encontrar nuevos náufragos.

"El juéves 3 de abril murió el primer mayordomo, de gangrena, a pesar de los cuidados del doctor.

"Restaban cuatro enfermos del mismo mal, los que mejoraban lentamente.

"La distancia que recorrimos en bote la estimo en 550 millas.

"El 6 de abril murió el *donquiero*.

"Mucho se ha criticado la poca esperiencia del capitan Muraw, del GULF OF ADEN; sin embargo, en el momento del peligro se notó en él mucha sangre fria i disciplina. Ya habia hecho varios viajes al Pacífico con toda felicidad.

"Atribuyo el naufrajio a la rotura del costado por los golpes repetidos de los rieles, que hacian el papel de pesados martillos con los grandes balances.

"Termino dejando constancia de la manera especial con que fuimos atendidos por las autoridades chilenas. A la vez debo manifestar que a los conocimientos, pericia i sangre fria del piloto señor Sergent, debemos la vida todos los que salvamos del tremendo naufrajio.

"Las presentes líneas estan mui mal coordinadas, a causa del estado de debilidad en que he quedado con motivo de los sufrimientos morales i físicos, que no tienen comparacion con ninguno de los que puede imajinarse cualquier mortal.

"De los 15 del bote solo salvamos 7 personas para contar el cuento.—*Federico Weston*.»

«CORRAL.»

Vapor chileno, del porte de 334.15 toneládas de rejistro, construido en Kiel con material de fierro en 1884, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en el mismo año, destinándolo al cabotaje, propiedad de la Sociedad de Armadores de Valdivia.

El Corral, procedente del sur, habia salido del Tomé a las 7 h. 15 m. p. m. del dia 21 de marzo de 1890, con destino al N., i embarrancó en la punta Loberia, llamada tambien Arco, tres millas al N. del puerto de Tomé. Reinaba una espesa neblina en esos momentos.

El capitan de la nave, despues de hacer lo posible por salvar el buque, se vió obligado a abandonarlo; momentos despues se iba a pique rápidamente. Tripulacion i pasajeros salvaron en los botes, sin esperimentar desgracias personales, i arribaron al puerto de salida, poco despues de média noche.

La pérdida del Corral fué completa, sin dar tiempo para poner a salvo los equipajes, caudales ni papeles del buque. No hai informaciones suficientes para evidenciar las causas del naufrajio; pero se comprende que debió haber sido motivado por error de rumbo, acercando demasiado la costa i cabo Loberia.

«ANGAMOS.»

Crucero de la armada de Chile, de construccion de fierro; comisionado para buscar a los náufragos del vapor ingles Gulf of Aden, i en el desempeño de su cometido, encalló en una roca submarina, no marcada en las cartas de navegacion, situada a la entrada del puerto de Vallenar de la isla Tres Dedos, en la costa occidental del archipiélago de los Chonos. La encalladura tuvo lugar el 2 de abril de 1890, a las 5 h. 30 m. p. m., en momentos de bajamar, perdiéndose totalmente. No hubo víctimas i se pudo salvar parte

del armamento, los víveres i el equipaje de la tripulacion. La cañonera MAGALLANES condujo a los náufragos a Valparaiso.

La Comandancia Jeneral de Marina mandó instruir un sumario indagatorio para pesquisar la causa del naufrajio del vapor ANGAMOS, i reunir luego un consejo de guerra de oficiales jenerales, que dictó la sentencia siguiente:

"Vistos: El crucero de la armada nacional ANGAMOS, al mando del capitan de corbeta don A. Rodriguez, en virtud de una órden suprema, zarpó de Valparaiso el dia 26 de marzo de 1890 en busca i ausilio del vapor ingles GULF OF ADEN, que se suponia hubiese naufragado en la rejion austral de la República. Despues de tomar carbon en Lota, de embarcar un práctico en Ancud, i de acuerdo con el señor intendente de Chiloé, segun estaba recomendado en las instrucciones, se dirijió el ANGAMOS a Castro para tomar noticias de los náufragos del espresado vapor, i siguió al sur reconociendo la costa i tocando en los lugares que el comandante estimó conveniente para el desempeño de su cometido.

"El 2 de abril, a las 5 h. 30 m. p. m., dirijiéndose a la rada de Vallenar, i al aproximarse al fondeadero, chocó el buque, quedando varado i perdiéndose totalmente despues, a pesar de las medidas de prudencia i vijilancia observadas a bordo.

"El comandante despachó un bote en demanda de comunicacion con la Comandancia Jeneral de Marina. La tripulacion permaneció ocupada en tierra hasta que se embarcó en la MAGALLANES i el PUDETO enviados en su ausilio. Se ejecutó cuanto era posible por salvar el buque i objetos movibles. Ademas, consta de autos que el comandante procesado consultó oportuna i debidamente los planos i obras relativas a la navegacion e hidrografia de esos parajes i que la roca en que encalló el buque era desconocida.

"Considerando que el comandante del ANGAMOS, como medida de seguridad al emprender un reconocimiento en parajes poco conocidos, tomó en Ancud un práctico esperimentado; consultó oportunamente los autores que merecen mas

fé entre los que han estudiado la hidrografia de esas rejiones; que el servicio de vijias, timoneles i demas precauciones prescritas por nuestras ordenanzas para el acto de entrar a puerto o navegar por parajes insidiosos, fué conforme a las espresadas ordenanza i a la prudencia que debe guiar los actos del comandante de una nave;

"Considerando que el bajo en que encalló el ANGAMOS no era conocido ni se hacia sospechoso por señal visible alguna;

"Considerando que el comandate del ANGAMOS hizo cuanto fué posible desde el primer momento para salvar el buque, i despues hasta el total hundimiento, los objetos movibles;

"El Consejo, por unanimidad de votos, declara fortuito el caso, absuelve al capitan de corbeta don A. Rodriguez de la pérdida del crucero ANGAMOS, i de los cargos que pudieran afectarle como comandante de la nave ántes i despues del naufrajio.»

El buque habia sido comprado en Inglaterra en 1879 por la suma de 222,000 pesos i se le envió a Chile bajo el nombre de BELL; pero las reparaciones que se le hicieron para habilitarlo como nave de guerra, su artilleria, etc., le dió un valor aproximado de 400,000 pesos.

En la guerra contra el Perú i Bolivia prestó buenos servicios, i ha fenecido en un acto de humanidad, que recomienda al Gobierno i a las autoridades maritimas, que se interesaron por las víctimas del vapor ingles GULF OF ADEN.

«ANITA.»

Goleta chilena, del porte de 25 a 30 toneladas mas o ménos, propiedad de don Narciso Morales, en viaje del rio Maullin para Ancud, naufragó el dia 15 de abril de 1890 en el banco del Pangal. La embarcacion se perdió totalmente, pero la tripulacion salvó en un bote, ménos un hombre que pereció ahogado.

UN BUQUE.

El capitan Mercey del vapor ingles ORUBA, anunció desde Punta Arenas de Magallanes que a las 8 h. a. m. del dia 22 de abril de 1890, habia pasado por frente a un buque de fierro, tumbado i desarbolado, por los 51° 10' de lat. S. i 76° 10' de lonj. O., que parecia ser como de 800 toneladas. No se notó jente a bordo, i las olas rompian sobre la cubierta del buque. Nunca se supo de los náufragos.

«LOTA.»

Vapor chileno, del porte de 687.47 toneladas de rejistro, construido en Stockton, con material de fierro, en 1873, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1889, destinado a la navegacion jeneral, por la Compañia Esplotadora de Lota i Coronel, residente en Valparaiso.

En viaje de Valparaiso i con destino al puerto de su nombre, en lastre, al mando del capitan don Santiago Condon, 26 tripulantes i 6 pasajeros, naufragó en las rocas denominadas Dormidos de Afuera, situadas al NO. del estremo N. de la isla Santa Maria, ántes de amanecer del dia 18 de abril de 1890; habia una espesa neblina que no permitia ver la luz del faro de primer órden, situado en el estremo N. de Santa Maria.

Los náufragos salvaron en los botes, i el LOTA fué remolcado por algun trecho en direccion al puerto de su nombre por el vapor VILLARRICA; pero luego se fué a pique bajo 45 metros de agua i a dos cables al OSO. de la roca Dormidos.

Se hace imposible creer que la luz del faro de Santa Maria no fuese vista por el LOTA ántes de encallar en el Dormidos, i uno se siente inclinado a sospechar que habia falta de vijilancia a bordo.

«NAVEGANTE.»

Barca chilena, del porte de 595 toneladas de rejistro, construida en Manila con material de madera en 1863, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 187... Se la destinó a la navegacion jeneral, por su dueño don Alf. Steel, de Coquimbo. En viaje del puerto de Coquimbo i destino al de Ancud, consignado a don Daniel Sanchez, a la média noche del dia 5 al 6 de mayo de 1890, suponiéndose su capitan Selddan cerca de tierra, trató de ponerse en facha para esperar la luz del dia; pero al virar se halló entre las rocas de la costa, no quedándole mas maniobra que hacer embarrancar la nave para salvar su jente.

El naufrajio tuvo lugar en la playa de Llinco, al N. de punta Estaquillas i a 20 millas del faro de Punta Corona. El capitan con su esposa i tres marineros tomaron un bote i desembarcaron média milla mas al sur, i los demas tripulantes, en número de 9, salvaron por medio de un andarivel echado a tierra por un atrevido marinero cuyo nombre no se menciona.

Al amanecer del dia 6 pudieron los náufragos estraer algunos víveres de la NAVEGANTE, i a la 1 h. p. m. salió el capitan con su señora i 4 marineros en demanda de ausilio, con destino a Ancud, donde arribó a las 11 h. 30 m. p. m. La autoridad local envió al escampavia CÓNDOR al lugar del naufrajio, saliendo con tal propósito a las 5 h. a. m. del dia siguiente. Regresó con los náufragos a Ancud en la tarde del mismo dia.

«BALMASEDA.»

Pequeño vapor chileno, de la Matrícula de Talcaguano, en viaje de Talcaguano para el Tomé, se incendió i se fué a pique el dia 6 de mayo de 1890. Las informaciones que se han tenido a la vista no hacen conocer las evidencias del siniestro.

«PORTEÑA.»

Chata de la Compañia Nacional de Remolcadores de Valparaiso, surta en la rada de Valparaiso con un cargamento de salitre, se fué a pique sobre sus anclas, con motivo del temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 28 de mayo de 1890. No hubo víctimas, salvando los náufragos en un bote.

«JAMES MARTIN.»

Barca inglesa, de madera, con un cargamento de carbon de piedra, procedente de New Castle. Hallándose ál ancla en Valparaiso, batida por un fuerte viento del NO. que se esperimentó en el mes de junio de 1890, le faltaron las amarras i se fué a la costa cerca del fuerte Papudo, perdiéndose totalmente.

Los tripulantes salvaron en los botes de la nave, abandonando a ésta ántes que llegase a la costa.

«SHALIMAR.»

Barca británica, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Liverpool para Pisagua, se fué a pique en el Pacífico por los 56° 30' de lat. S. i 75° de lonj. O., el dia 3 de agosto de 1890.

Hé aquí el estracto del *diario* del capitan de la SHALIMAR:

"El dia 2 de agosto principió a soplar un temporal de viento del SO. con chubascos, lluvia, nieve i mar mui gruesa i quebrada. El buque navegaba solo con las gavias bajas i el estai de mesana, marcando el barómetro 29 puls. 40. A la média noche subió a 29.80 i el viento rondó al NNO., quedando una mar mui gruesa del SO.

"El 3 comenzó un viento duro del N., con mar gruesa del O., gobernando la SHALIMAR al SO 1/4 O., con las gavias

arrizadas i las mayores sobre un rizo. A las 6 h. a. m. continuaba aumentando i marcaba el barómetro 29.50. A las 8 de la mañana el temporal era completo i la mar mui gruesa. A las 9 h. el barómetro señalaba 29.30.

"A las 11 h. a. m. el viento comenzó a rondar al O.; se trató de virar para gobernar al NNE.; pero como la mar se hacia peligrosa, se hizo uso del aceite para evitar que las olas rompiesen sobre el buque.

"A las 3 h. p. m. el viento soplaba al ONO. con fuerza de huracan, duros chubascos, mares mui gruesas i quebradas que habian dejado los vientos del NO., SO. i O. Se aferraron las gavias bajas, miéntras tanto el buque se defendia bien, aunque embarcando mucha agua.

"A las 6 h. p. m. una ola enorme rompió sobre el buque en toda su lonjitud, llenando de agua la cubierta de popa a proa, haciendo escorar la nave hácia sotavento; arrebata i hace pedazos los botes, echa hácia adentro la amurada de barlovento i batayolas, removiendo el casco del buque de popa a proa. La SHALIMAR queda tumbada sobre sotavento hasta el punto de meter los guarda-jarcias en el agua, inundando cámaras, rancho, pañoles, etc.

«A pesar de hacer palear el carbon para cambiar la estiva, no se consiguió; se trató de virar por redondo, sin efecto; se mandó cortar las jarcias de babor de los masteleros de gavia i velacho, pero el buque no adrizó, permaneciendo tumbado con los penoles en el agua, i batido todo el costado de la nave por fuertes rompientes.

«Despues de una consulta con los oficiales, se acordó abandonar el buque, i se hizo señales a la barca sueca ROBERTSFARSS, que se hallaba a la vista, reclamando ausilio. El buque se puso en facha i mandó un bote para recojer a los náufragos, lo que se consiguió no sin mucho trabajo, dado el estado del tiempo.

«A las 7 h. 30 m. p. m. se habia terminado el salvamento, i el capitan L. E. Brandt se esmeró en atender a los náufragos, hasta conduciéndolos a Valparaiso».

«MAGELLAN.»

Fragata de los Estados Unidos de América en viaje al océano Pacífico, que naufragó el dia 4 de agosto, mas o ménos, por los 56° 24' de lat. S. i 64° 01' de lonj. O. El buque desarboló por completo por la fuerza de un temporal del ONO. al SSO., i fué abandonado por la tripulacion.

El capitan de la barca alemana FREIA, en viaje de Paranaguá para Valparaiso, la vió desarbolada i juguete de las olas, leyendo en su proa el nombre MAGELLAN. De su tripulacion nada se ha sabido i se creyó habria perecido.

«ST. MARY.»

Una correspondencia de Punta Arenas de Magallanes, que publica *El Mercurio* de Valparaiso del 6 de noviembre de 1890, dice: «ST. MARY fué completamente destrozada por un fuerte temporal del sur que comenzó el 27 de agosto. Se partió en el medio de proa a popa; la mitad del casco se fué a tierra i el resto quedó sobre la roca. La playa estaba sembrada con la carga, pero la mayor parte destrozada en las peñas.

No hallamos mas antecedentes sobre las evidencias de este siniestro, i nos inclinamos a suponer haya ocurrido al S. de la Tierra del Fuego. El buque, de nacionalidad inglesa (?) debia proceder de Europa con un cargamento surtido.

«EDUVIJIS B.»

Barca chilena, del porte de 489.10 toneladas de rejistro, construida en Sestri (Italia) con material de madera en 1865, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1888, dedicándola al cabotaje, su dueño don Antonio Bafico, de Valparaiso. Este buque fué abandono al N. de la isla Santa Maria el 19 de julio de 1890, por haberse llenado de agua a

causa de un fuerte temporal del NO. Pereció el capitan i dos marineros. El resto de la tripulacion salvó en un bote.

Las crónicas de la época no adelantan nada respecto a las evidencias del siniestro.

«ADAMANT.»

Barca alemana en viaje de Hamburgo a Valparaiso e Iquique. Despues de haber doblado el cabo de Hornos, naufragó en la costa de la isla de la Desolacion, por causas que nos son dosconocidas.

La goleta pescadora Henriet, que habia salido de Punta Arenas de Magallanes el dia 18 de agosto de 1890, halló en la isla Latitud i como a 14 millas al NNE. de ella, varios cajones con velas de composicion que flotaban, i sospechando un naufrajio, comisionó a su piloto H. Battenberg para que inspeccionase la comarca, poniendo a sus órdenes los cinco botes de que podia disponer la Henriet. Despues de mes i medio de rebusque, corriendo mas de 100 millas de costa, no hallaron náufrago alguno.

En seguida salió la goleta en busca del buque i los náufragos i hallaron en la isla Latitud, perdida entre sargazos, una parte de la cubierta de un buque de madera con baos de fierro, pintados de colorado encima i de blanco por debajo; i algunos dias mas tarde se hallaron tambien un salvavida circular i un balde de madera, ambos con esta leyenda: Adamant—Hamburgo.

En el canal Seachell, en una isla no señalada en las cartas hidrográficas, llamada Lamirrei por los loberos, hallaron, por último, el timon de un buque grande, al E. de la isla. Los cinco botes recojieron como 800 cajones de velas de composicion, marcados: W. M. Valparaiso e Iquique.

«YSCA.»

Barca, cuya nacionalidad no consignan las crónicas, que varó en la bahia Posesion (estrecho de Magallanes) el 27 de

setiembre de 1890. Fué destrozada por el mar, lo mismo que el cargamento, que se componia de 790 fardos de lana. Los náufragos fueron ausiliados por el vapor Toro de estacion en Magallanes, el que los tomó a bordo i los condujo a Punta Arenas.

«FORTUNA.»

Balandra chilena, de la matrícula de Ancud, del porte de 30 toneladas, mas o ménos, que naufragó a la salida del rio Maullin, por haber desarbolado. La pérdida fué total, i los tripulantes salvaron milagrosamente en un bote. El siniestro tuvo lugar en los primeros dias de agosto de 1890, en el banco del Pangal.

La Fortuna habia sido construida en los astilleros de Chiloé, pero no figura en la matrícula de las naves chilenas que se publica anualmente en la *Memoria de Marina*.

«MARIA VELAZQUEZ.»

Fragata chilena, del porte de 771.70 toneladas de rejistro, construida en Sunderland en 1871, que ingresó a la matrícula de la Marina Mercante nacional en 1882, dedicándola al cabotaje su dueño don Manuel Guzman Velazquez, de Valparaiso. Naufragó en Ancud el dia 30 de julio de 1890, con un cargamento de maderas, a causa de un fuerte temporal del cuarto cuadrante. Le faltaron las amarras i dió al traves en la costa. La pérdida fué total i los náufragos salvaron en un bote. Libró tambien parte del cargamento.

«VIRGILIA.»

Vapor aleman, en viaje del Atlántico para el Pacifico, tocó en Punta Arenas de Magallanes a principios del mes de setiembre de 1890 i siguió viaje sin novedad. Al desembocar en

el Pacífico fué visto por otro vapor de la carrera que se dirijia a Valparaiso.

La barca francesa ALMENDRAL que se hallaba comprometida en la boca occidental del Magallanes, vió pasar al VIRGILIA con rumbo al Pacífico i le pidió ausilio para zafarse del empeño en que se hallaba; pero le fué negado por causas que no conocemos; mas el VIRGILIA no llegó jamas a su destino, i se le ha supuesto perdido en alta mar, sin que se salvase ninguno de sus tripulantes.

¡Singular designio de la fortuna!

La barca ALMENDRAL fué ausiliada mas tarde por el vapor de la República TORO, quien la remolcó hasta la colonia chilena de Punta Arenas, salvándose del peligro en que se hallaba; pero el VIRGILIA desapareció para siempre...!

La cañonera chilena PILCOMAYO buscó al vapor i sus náufragos por largo tiempo, practicando lo mismo el vapor TORO, sin fruto alguno, i lo igual hizo el CÓNDOR, corriendo la costa occidental de Patagonia, sin hallar noticia del VIRGILIA.

Se supuso por entónces que el siniestro del VIRGILIA fué debido a ser pasado por ojo, al desembocar al Pacífico, o por otra causa desconocida hasta el presente, pero no cabe duda que el naufrajio fué total, pereciendo todos sus tripulantes. Las muchas investigaciones que se practicaron en seguida no dieron resultado alguno satisfactorio.

1891

«ALICE PLATT.»

Barca inglesa, capitan William Jones, procedente de Cardiff i con destino al puerto de Iquique, con un cargamento de carbon de piedra. Hallándose a la entrada del puerto de su destino en la madrugada del dia 16 de enero de 1891, envuelta por una densa neblina i arrastrada por la corriente del mar, encalló a las 4 h. 30 m. a. m. en el rodal que destaca la isla

Serrano hácia el occidente, perdiéndose por completo. Los náufragos fueron salvados por los botes del blindado chileno Cochrane, pereciendo ahogados 3 de los 23 tripulantes de la barca.

Las informaciones sobre el naufrajio no esclarecen nada respecto a las causas del siniestro, ni a las providencias tomadas por el capitan para evitar el naufrajio.

«POTSDAM.»

Barca alemana, del porte de 1405 toneladas de rejistro, capitan Blose, de propiedad del señor F. Laecesz. Este buque salió de Valparaiso el dia 18 de enero de 1891, remolcado por el vapor Adela, que lo dejó a 3 o 4 millas afuera. Una lijera brisa del ONO. que no le permitia gobernar i una fuerte corriente abatieron a la Potsdam sobre el rodal del Buei, donde encalló perdiéndose totalmente a la 1 h. 20 m. p. m.

Segun las investigaciones, el capitan fondeó una ancla antes de encallar, pero parece que aquélla no cojió fondo, i la barca dió en el rodal. El vapor Arequipa que entraba a la sazon, salvó a los náufragos i los condujo al puerto. La Potsdam era de acero i habia sido construida en Hamburgo.

Este naufragio dió oríjen a una reclamacion del Gobierno aleman; pero fué comprobado que la Potsdam salió del puerto junto con otros buques neutrales, de órden del jefe de la escuadra Constitucional, i fué comprobado tambien que ejecutaba su salida mas de 24 horas antes de cumplirse el plazo de 48 horas que se habia dado para que abandonasen el puerto las naves neutrales, i al ser remolcada la Potsdam, el capitan de ésta hizo largar el remolque ántes de tiempo, lo que dió lugar al naufrajio, por las razones indicadas.

El Gobierno aleman retiró su reclamacion, despues de oir las esplicaciones del Ministro de Relaciones Esteriores de Chile.

«GOLONDRINA.»

Barca chilena, del porte de 324.00 toneladas de rejistro, construida en Yarmouth con material de madera, en 1853, que ingresó a la matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1889, propiedad de Edwin H. Langdon, de Valparaiso, quien la dedicó al cabotaje.

La GOLONDRINA procedia de Chiloé i su destino era Carrizal Bajo, con un cargamento de maderas. Dejó el puerto de Ancud el dia 17 de febrero de 1891, i parece que naufragó en alta mar, pues un bote con sus papeles se encontró varado en la costa de Curiñanco, conteniendo los remos i demas enseres, pero sin los tripulantes. Se ignoró la causa que haya llevado dicho bote al espresado local, por lo que se presumió el naufrajio de la GOLONDRINA, i tambien por no haberse tenido noticias de ella. La barca feneció a los 38 años de servicios.

«BIOBIO.»

Barca chilena del porte de 749.87 toneladas de rejistro, construida en Nueva York con material de madera, en 1840, que ingresó a la matrícula de la Marina Mercante nacional en 1885, propiedad de don Federico Peede, de Valparaiso, quien la dedicó al cabotaje. Habia salido de Coronel con un cargamento de carbon de piedra, i destino a Coquimbo, donde fondeó el dia 2 de febrero de 1891.

Fué apresada por las fuerzas constitucionales i en seguida incendiada para que no cayese en poder de las tropas del Gobierno. Su comandante militar era el guardia-marina de 2.ª clase don Alfredo Gomez Carreño, que fué tomado prisionero.

El dueño de la barca recibió 12,000 pesos como indemnizacion por su buque. La vetusta BIOBIO se habia llamado ántes AVESTRUZ, i VICTORIA su nombre primitivo. Feneció incendiada a los 51 años de edad.

«TERESA GARNHAM.»

Barca chilena del porte de 593.28 toneladas de rejistro, construida en Glasgow con material de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1888, su propietario los señores Verdugo i C.ª, que la dedicaron a la navegacion jeneral. En viaje de Valparaiso para Chiloé, donde debia tomar un cargamento de maderas, al mando del capitan Mr. Green, chocó en una roca al N. de la isla Guafo el 20 de febrero de 1891. En el momento del choque, la barca navegaba con viento del ONO. i tiempo oscuro, rumbo al volcan Corcobado. Despues del choque, el capitan puso rumbo al S. de Chiloé, i cuando se hallaba 6 millas al S. de la isla San Pedro, haciendo mucha agua el buque, se fué a la banda, se le corrió el lastre i se fué a pique a la una de la tarde.

Los náufragos salvaron en los botes del buque i en número de 14 arribaron al puerto de Quellon o Grille.

La roca en que chocó la Teresa Garnham se supuso a medio canal entre Guafo i cabo Quilan; mas, es indudable que no debe ser otra que el estremo N. del arrecife que destaca aquella isla, a juzgar por lo incierto de los datos comunicados.

«MARIA SOLEDAD.»

Balandra chilena, en viaje del rio Tubul para el puerto de Lota, con un cargamento de cereales i al mando del capitan Manuel Henriquez, naufragó en la barra del Tubul en el mes de marzo de 1891. La tripulacion se componia del capitan, un niño i tres mujeres, que perecieron ahogados.

«PER ARDUA.»

Barca británica, del porte de 788 toneladas de rejistro, capitan Hart. Este buque, que naufragó el dia 20 de abril de

1891 en la costa de Bucalemu, habia salido de Caldera, en lastre, con destino al puerto de San Antonio, donde debia tomar un cargamento de cebada para conducir a Europa.

He aquí la investigacion oficial i el fallo de la Corte Naval inglesa:

"La Corte Naval investigadora se reunió en el Consulado de S. M. B. en Valparaiso, en los dias 11 i 12 del mes de mayo, presidida por el señor Adolfo F. Howard, esq., vicecónsul, para investigar la varada i pérdida del indicado buque, en su viaje de Caldera a San Antonio, por los 33° 47' de lat. S. i 71° 50' de lonj. O.

"La Corte, despues de una deliberacion sobre las evidencias, fué de opinion: que la pérdida del buque se debe al desarme de la rueda del timon, a causa de una grande ola que rompió sobre el buque, i al no haberse tomado bastantes precauciones por el capitan para zafar el buque de la costa en la mañana del 20 de abril cuando se encontraba cerca de aquélla, como debió hacerlo.

"Considerando que el capitan navegó i dirijió su buque marineramente, i que, cuando el siniestro fué inevitable, hizo todo lo que estuvo de su parte para evitarlo;

"La corte devuelve al capitan su certificado i lo amonesta para ser mas precavido en lo futuro.»

«BLANCO ENCALADA.»

Buque blindado de la armada de Chile, que debia su nombre al almirante chileno de la independencia, don Manuel Blanco Encalada, i era jemelo del ALMIRANTE COCHRANE. Despues de haber prestado buenos servicios durante la guerra contra el Perú i Bolivia en los años 1879-1881, siguió su era de paz hasta que en la mañana del 7 de enero de 1891, que se levantó la escuadra chilena contra el gobierno de don José Manuel Balmaseda, arbolando el BLANCO ENCALADA la insignia de buque jefe a las órdenes del capitan de navio don Jorje Montt.

Hallándose fondeado en el puerto de Caldera, ocupado en dirijir operaciones contra Copiapó, el 22 de abril de 1891, pasó la noche de ese dia en plena confianza i olvidando su comandante que tenia enemigos i valiosos intereses que cuidar. La escuadrilla del Gobierno, compuesta de las caza-torpederas LYNCH i CONDELL, acompañadas del trasporte IMPERIAL, habia salido de Valparaiso algunos dias ántes asechando el momento oportuno para atacar a una parte de la escuadra revolucionaria o constitucional, como se decia por entónces, o a buques sueltos de ésta o sus trasportes.

En el Guasco supo el jefe de la escuadra del Gobierno, capitan de navio don Cárlos E. Moraga, que el BLANCO ENCALADA i otros buques se hallaban en Caldera i resolvió atacarlos. En efecto, se dirijió al N., llegando a punta Cabeza de Vaca a las 3 de la mañana del dia 23, dirijiéndose en seguida sobre Caldera, donde penetró sin ser notado, merced a no existir rondas avanzadas ni precaucion alguna capaz de prevenir una sorpresa del enemigo.

La caza-torpedera CONDELL se acercó al BLANCO cási a toca penoles i le disparó tres torpedos Witehead, que no dieron en el blanco, o si lo tocaron no hicieron esplosion. Solo en este momento el blindado tuvo conocimiento de tener al enemigo sobre sus barbas, i rompió sobre él un vivo fuego de ametralladoras, rifles i cañones de tiro rápido, con mui poco éxito, momentos en que se retiró la CONDELL, dando lugar a que la LYNCH practicara la misma operacion ante un enemigo ya despierto.

Esta fué mas feliz (si feliz puede llamarse el homicidio entre hermanos), pues de los tres torpedos que lanzó, solo uno de ellos dió en el BLANCO por el centro del costado del buque, bajo la escala i en la banda de estribor. La esplosion fué terrible.

El BLANCO ENCALADA se balanceó suavemente en sentido lateral, hundiéndose en seguida en ménos de dos minutos, arrastrando consigo a casi todos sus tripulantes i fijándose en el fondo del mar en 14 metros de agua, a marea média, un tanto recostado sobre babor.

La tripulacion del Blanco Encalada era de 341 hombres, de los cuales perecieron en el naufrajio 231, salvando tan solo 110, como lo detalla el cuadro siguiente:

Plana Mayor.—Don Ramon Barros Luco, ministro de la Junta de Gobierno; don Luis A. Goñi, comandante del buque; don Froilan Gonzalez, oficial de detall; don Luis Gomez, teniente 1.°; don Julio Bari L., teniente 2.°; don Agustin Fontaine i don Ricardo Guerrero, tenientes; don Cárlos Palma i don Javier Gallardo, guardias marinas de 1.ª clase; don Felipe 2.° de la Fuente, aspirante; don Ramon Blaintt H., cirujano 1.°; don Alberto Lémus, contador 2.°; don Alfredo Solar Vicuña, contador 3.°, i don N. Schmidt, injeniero 3.°

Sarjentos de mar.—Señores Abdon Baldus, Rafael Arancibia, Fernando Morales i Máximo Inostrosa.

Cabos de mar.—José Manuel Bascuñan Silva.

Cabo de mar i ayudante de condestable.—Roberto Obregon i Pedro Romero.

Marineros.—Manuel Sepúlveda, Ramon Canales, Pedro 2.° Fuentes, Pio Rodriguez, S. Medina, Eliseo Castro, Gregorio Munizaga, Martin Toledo, I. Vargas, Laureano Ramos, Juan Mendez, Juan Tapia, José Ignacio Flores, Juan Rios Orellana, Luciano Guerrero, Juan B. Sanhueza, Pedro Fonte, Manuel Rivera, Francisco Gonzalez, Pedro T. Reyes, Juan de Torres, José R. Marquez, Andres Sepúlveda, Jesus Cortez, J. Tapia, Telésforo Jaques, Marcelino Diaz, Olegario Hidalgo, Raimundo Letelier, Abelardo Novoa, Agustin Frias, Andres Figueroa, Federico Gahona, A. Rojas, Doroteo Fuentes, Críspulo Jiles, J. L. Villalon, Gregorio Santander, Valeriano Leiva, Manuel Salazar, Antonio Paillon, Tomas Araya, Juan B. Venegas, Amador Estrada, Manuel A. Salazar, Juan B. Marquez, Catalino Tapia, Claudio Torres, Juan Suazo, Juan C. Sepúlveda, Alfredo Alfaro, Ismael Jimenez, Luis Campos, Manuel Pinto, Agustin Castañeda, Manuel Arancibia, José Sepúlveda, Pedro Vargas, Esperidion Gaete, Santiago Ayala, Pedro Torres, Juan Zulliuar, José Canales, Zenon Roman, Manuel Jimenez, Nicanor Villarroel, Pedro Marazi, Guillermo Hurtado, Alejandro Pinto,

Leonardo Pacheco, Arturo Poblete, Pantaleon Retamales, Juan de Dios Gonzalez i Benjamin Bascuñan.

Músicos.—Alejandro Sobando, Luis A. Arancibia, Juan de Dios Rios, Leonardo Sunabria i Julio Donai.

Muertos.—Don Enrique Valdes Vergara, secretario de la escuadra; doctor Juan Boza Cádiz, cirujano 1.° del ejército; don Jorje Pacheco B., teniente 2.°: don Luis A. Soto Aguilar, aspirante; don José Maria Guzman, contador 2.°; don Benjamin Trewhela, injeniero 1.°; i los señores injenieros 2.°s Narciso Silva, Cleto Rios i Amador Navarrete; injenieros 3.°s señores Cárlos Garceaux i Jenaro Santa Maria, i 220 individuos de tripulacion,

---

Con motivo del torpedo que echó a pique al BLANCO ENCALADA, la prensa diaria del Gobierno de Balmaseda i mui especialmente la de Buenos Aires i del Perú, supusieron resuelto el gran problema naval, de la «la lucha entre el torpedo i la coraza.» Ofuscados los escritores por la pasion del momento i la necesidad de enaltecer una sorpresa consumada de una manera mas feliz que bien ejecutada, han supuesto que el ataque de las caza-torpederas LYNCH i CONDELL contra el BLANCO ENCALADA, ha sido un combate leal i verificado en condiciones francas, para deducir sus conclusiones; mas, esto es del todo erróneo i malicioso, que ha hecho reir sarcásticamente a los hombres de la profesion.

No es el ataque al BLANCO ENCALADA por las torpederas LYNCH i CONDELL una accion que pueda decidir tal problema. Los asaltantes han partido del supuesto que daban una sorpresa en aguas tranquilas, hallando al enemigo dormido i del todo descuidado, como en efecto sucedió; i es de notar que bajo tan favorables circunstancias, solo uno de los seis torpedos diera en el blanco, lanzados casi a quema ropa. Si el blindado hubiese estado sobre vapor i con la cadena del ancla lista para ser largada por la mano, el éxito no habria tenido lugar i el ataque de las caza-torpederas habria sido ineficaz i probablemente contrario en el éxito.

El Blanco Encalada en movimiento, no habria recibido torpedo alguno, i la Lynch i la Condell podrian mui bien haber sido heridas con sus poderosos cañones, i probablemente destruidas en breve tiempo.

El descuido inesplicable del Blanco Encalada no da, pues, tema para recordar la solucion del problema que tanto preocupaba por entónces a las potencias marítimas; pero sí deja una leccion harto conocida: la guerra es la guerra, i los contrincantes deben estar apercibidos para ella en todo momento.

El *Morning Post* del 28 de abril, se espresa así, juzgando el ataque contra el Blanco Encalada:

"El Blanco Encalada, puede decirse, es el primer buque que ha sucumbido por la accion de un torpedo auto-móvil, i las circunstancias de su destruccion poseen así un particular interes para los estudiantes de las guerras navales en todas las naciones.

"Por los detalles que nos han llegado hasta ahora, hai muchos puntos que quedan sin esplicacion. Se asegura que el Blanco Encalada estaba fondeado cerca de un muelle, i que miéntras éste lo protejia de un ataque por un lado, las noticias están calculadas para sujerir que estaba anclado en condiciones de completa seguridad. Si es así, no es fácil comprender cómo los dos torpederos atacantes pudieron acercarse con seguridad sin recibir ningun daño por los fuegos del blindado, aun así entónces el hecho de que segun se dice se le descargaron cinco torpedos i que solo uno dió en el blanco estacionario, parece indicar algun defecto ya en el arma o ya en su manejo. Pero buenamente podria preguntarse ¿por qué estaba así el Blanco Encalada, sin preparacion?

"Estaba comprometido en operaciones de guerra; estaba espuesto a un ataque en cualquier momento favorable, i si su comandante descuidó las precauciones, que son consideradas ahora necesarias; si descuidó de enviar botes de ronda para mantener la vijilancia estricta que se recomienda en tales casos; si omitió desplegar sus redes protectoras; si descuidó

de mantener parte de su jente lista para romper los fuegos en cualquier momento, teniendo la cadena lista para largarla i los compartimentos cerrados a prueba de agua; si en efecto ignoraba enteramente todas estas precauciones de la táctica moderna, entónces el hecho acaecido a su buque no traerá ninguna leccion a los que se preocupan de la guerra naval».

Efectivamente, parece que todas estas precauciones habian sido descuidadas, descansando en una completa confianza, que dió por resultado lo que ya se conoce. Se tenia conocimiento de que el enemigo solo esperaba el momento propicio para atacarlo....

No han llegado hasta nosotros las conclusiones del sumario que debió instruirse para obtener las evidencias del naufrajio del Blanco Encalada, por lo que no nos es dable emitir un juicio personal, como el insinuado por el *Morning Post*, que dejamos copiado mas arriba.

«SAINT MAGNUS.»

Barca inglesa, del porte de 1,262 toneladas de rejistro, capitan Mr. Jhon Brander, al ancla en la rada de Buchupureo, tomando un cargamento de trigo. Un fuerte viento del ONO. que sopló el dia 6 de mayo de 1891, la hizo garrar las anclas i dar al traves sobre la costa, donde fué despedazada.

Cuando la Saint Magnus se hallaba mui cerca de tierra i próxima a dar contra las rocas, fué abandonada por sus tripulantes. El piloto con un bote i 11 marineros se hicieron mar a fuera, i el capitan con otro bote i algunos hombres, se dirijieron al sur i cojieron el puerto de Tomé al dia siguiente, despues de 14 horas de navegacion.

Del bote que mandaba el piloto nada se supo mas tarde, por lo que supuso perdido con su jente.

La Saint Magnus tenia a su bordo cuando naufragó diez mil hectólitros de trigo, que se perdieron totalmente.

«NATALIA.»

Barca chilena, del porte de 463 toneladas de rejistro, construida en Proon (Escocia) con material de madera, en 1862, e ingresada a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1883, destinándola a la navegacion jeneral su dueño don Estéban Escanriaga, armador de Valparaiso.

Surta la Natalia en la rada de San Antonio de las Bodegas, con un cargamento de cebada i frutos del pais, un fuerte viento del NO. la hizo faltar las amarras i dió al traves sobre la costa, perdiéndose totalmente el dia 24 de mayo de 1891. La tripulacion salvó en los botes de la nave.

«RAPPAHANNACK.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 3,054 toneladas de rejistro, propiedad de don A. Sewoll. Este buque procedia de Liverpool con destino a San Francisco de California, con un cargamento de carbon de piedra, que se incendió por combustion espontánea.

La Rappahannack hacia un viaje feliz i habia doblado el cabo de Hornos cuando se incendió su cargamento, yéndose a pique el dia 10 de noviembre de 1891 a la vista de la isla Mas-a-Tierra de Juan Fernandez.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave i arribaron al puerto de San Juan Bautista. Allí los recojió el escampavia chileno Huemul i los condujo a Valparaiso. La tripulacion se componia del capitan Mr. Dickinson, su esposa, dos hijos i 25 hombres, todos los cuales solo salvaron una parte del equipaje.

«AINO (O AUIO).»

Barca noruega surta en Valparaiso. El dia 6 de julio de 1891 con motivo de un fuerte temporal de viento del cuarto

cuadrante, le faltaron las amarras i se fué sobre la barca inglesa QUILPUÉ, destruyéndole el baupres i parte de la proa, sufriendo la AINO serias averias en la popa, por donde comenzó a hacer mucha agua.

Al siguiente dia, continuando el mal tiempo, le faltaron nuevamente las amarras i fué a chocar contra la barca inglesa MOMTAINE LAURET, a la que le echó abajo el palo trinquete i el baupres, causándole ademas varias averias en la proa. Pocos momentos despues se fué a pique la AINO en su mismo fondeadero. La tripulacion salvó en los botes.

Nada hemos podido obtener sobre las evidencias de las colisiones, i creemos que son unas de tantas que ocurren en puertos desabrigados, que se atribuyen a casos fortuitos.

«AMELIA.»

Barca chilena, del porte de 694.50 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Sestri Poente, en 1869, ingresó a la Matrícula de la Marina mercante nacional en 1887, su dueño la Compañia de Maderas i Buques de Valparaiso, que la destinó a la navegacion jeneral.

Hallándose al ancla en la rada de Valparaiso, el temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el 18 de julio de 1891, le hizo faltar las amarras i dar en la costa por frente al estero de Jaime, en el Almendral, perdiéndose totalmente. Los tripulantes salvaron en tierra i botes ausiliadores.

«BALBINA C.»

Chata surta en la rada de Valparaiso, que servia como almacen flotante. Un fuerte viento del NO. que sopló el dia 8 de julio de 1891, le hizo faltar las amarras i se fué sobre la barca chilena OLGA, destruyéndole el baupres, palo trinquete, un bote salvavidas i toda la obra muerta de babor, yéndose a la playa i destrozándose por completo.

«ESPERANZA.»

Barca chilena, del porte de 237.53 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Warren, en 1848, que ingresó a la Matrícula de la Marina mercante de Chile en 1884, propiedad de los señores Fuenzalida i Atchinson, de Valparaiso. Hallándose al ancla en esta rada, el temporal de viento NO. que sopló el dia 8 de julio de 1891, le hizo faltar las amarras i dar en la costa del Almendral, donde se hizo pedazos. Nada recuerdan las crónicas sobre la suerte que corrieron sus tripulantes.

«JOHN CASTLE.»

Barca chilena surta en la rada de Valparaiso, fué echada a pique sobre sus anclas por efecto del temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 8 de julio de 1891.

«PAQUETE DE MAULE.»

Vapor de la Compañia Sud-Americana de Vapores, del porte de 312.60 toneladas de rejistro, construido con material de fierro en Liverpool, en 1866, que ingresó a la Marina Mercante nacional en 1869. Este fué el 2.° vapor de este nombre, dado quizá en recuerdo del que fué apresado por la escuadra española en 1865-1866.

El PAQUETE DE MAULE desempeñó un importante papel en la guerra del Pacífico (1879-1881), al mando del capitan Peerkin, como trasporte al servicio de la escuadra de Chile; i despues de largos años de buenos servicios i de haber golpeado con sus fondos la barra del rio Maule en numerosas ocasiones, con su casco debilitado, sus calderos en completo mal estado, fué desarmado, desembarcada su maquinaria i

convertido su casco en chata, en 1886. En esta condicion, al ancla en la rada de Valparaiso, fué echado a pique sobre sus anclas por el temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el dia 8 de julio de 1891.

Sus tripulantes salvaron en los botes o ausiliados por los buques vcinos.

«MURIEL.»

Barca inglesa surta en Valparaiso con un cargamento de guano. El temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el 7 de julio de 1891, le hizo faltar la rejera e irse sobre la barca de la misma nacionalidad SANTORIA, le destrozó el baupres i le echó abajo el mastelero de juanete: pero habiendo sufrido la MURIEL muchas averias, se fué a pique en el mismo fondeadero. Los tripulantes salvaron en los botes de la nave.

«El capitan de la MURIEL hizo saber mas tarde que las principales averias que sufrió su buque no fueron causadas por la gran marejada proveniente de mar afuera, sinó por el fuerte rechazo de las olas en el muelle o los malecones».[1]

La restriccion de la playa por la construccion de los malecones, ocasiona una fuerte resaca que, con los temporales de viento del cuarto cuadrante, se aumenta considerablemente i hace faltar las rejeras a las naves mas cercanas a la costa.

«WANGALORE.»

Fragata inglesea al ancla en Valparaiso, con un cargamento de trigo que debia conducir a Liverpool. Asaltada por el temporal que sopló el dia 8 de julio de 1891, le faltaron las amarras i se fué al garete hasta dar en la costa en las inmediaciones del fuerte Andes. La tripulacion salvó, ménos 4 marineros que perecieron ahogados.

---

1. *Memoria sobre las Relaciones Comerciales entre Chile i Gran Bretaña, etc.* por Agustin Ross. Londres, abril de 1892, páj. 175.

«OLIVA BRANCHE.»

Fragata inglesa destinada a la pesca de la ballena, de pamacetos i lobos marinos. Al dirijirse al océano Pacífico, doblando el cabo de Hornos, naufragó a la entrada de puerto Deseado el dia 11 de agosto de 1891. La OLIVA BRANCHE procedia de Londres, llevando en su bodega i en piezas una balandra que debia construir en un lugar conveniente para mejor ejercer la pesca; mas, como se perdiese a la salida de puerto Deseado, hizo construir la balandra en este punto i en ella salvó su jente.

«UN VAPOR.»

El capitan del vapor aleman THEBEN, que fondeó el 29 de setiembre en Valparaíso, procedente de Hamburgo, remolcando al vapor norte-americano KERWENAW, comunicó que el dia 11 del mismo mes vió encallado i perdido completamente en la roca Astrea de la bahia Tamar, estrecho de Magallanes, un vapor cuyo nombre no pudo saber i en el cual no vió ningun tripulante. Las investigaciones posteriores que se han tenido a la vista, no aclaran la materia.

«NEREID.»

El dia 7 de octubre de 1891 se estableció en la rada de Valparaiso un viento regular del NNE. que sopló durante el dia, rolando en seguida al N., con fuerte lluvia en el curso de la noche; i en la mañana del dia siguiente se notó en la playa del Almendral que habia un buque encallado. Inmediatamente la gobernacion marítima envió una embarcacion al lugar del siniestro con el ayudante de servicio i el práctico de guardia, quienes hicieron las averiguaciones del caso, de las cuales se dedujo que el buque varado era la barca norte-americana

Nereid, que habia fondeado en Valparaiso el dia 6 del mismo mes, procedente de Apolichicola (EE. UU. de A.) con un cargamento de madera de pino consignado a los señores Brown Beache i C.ª i al mando del capitan Mr. Joas Dayli.

La pérdida se debió a que le faltaron las amarras unas tras otras, a consecuencia probablemente a no ser ellas de buena calidad; pues ni el viento ni la mar habian tenido el carácter de mal tiempo. La tripulacion del buque fué salvada por un bote de la barca Kaisśaw, a escepcion de un marinero que se fué a la playa en un bote del mismo buque, varando en ella sin novedad.

La Nereid habia sido construida en Boston en 1866, con material de madera i carenada en 1889. Era de propiedad de los señores J. H. Fliterer i C.ª de Boston. El buque, con la varada, se quebrantó enteramente i fué dado por escluido, vendiéndose sus escombros para leña.

«WAMPHEAY.»

Fragata británica de 4 palos, capitan Mc-Connell, con un cargamento de carbon de piedra, en viaje de Inglaterra para las costas del Pacífico. Tuvo un viaje feliz hasta la altura del cabo de Hornos; pero salvado éste, sufrió un gran temporal del cuarto cuadrante, con mar tan gruesa que le imprimió balances tan violentos que le hicieron tocar el mar con los penoles; i en uno de estos se le corrió la carga i dió a la banda. Los tripulantes apénas pudieron cojer los botes i salvar en ellos, sin víveres ni aguada, ni ropas, por haber ocurrido el siniestro a las 8 h. 30 m. p. m. del dia 19 de octubre de 1891.

Los náufragos, en número de 31, fueron recojidos al dia siguiente por la fragata alemana Fritz-Reuter, capitan H. T. Longhirichs, que los condujo al puerto de Iquique, donde fueron atendidos. Uno de los tripulantes cayó al agua en el momento de abandonar la Wampheay i no pudo ser salvado.

«SANTONA.»

Barca británica, del porte de 855 toneladas de rejistro, construida en Glasgow, capitan Mr. Mc-Lead. Hallándose surta en la caleta Matanza, donde esperaba tomar un cargamento de trigo que debia conducir al Reino Unido, un fuerte temporal de viento del NNO. que sopló el dia 25 de octubre de 1891, le hizo faltar las amarras e irse a la costa, encallando sobre las rocas de punta Palmillas. En el momento del naufrajio, la tripulacion se refujió en las járcias del palo de mesana; pero desgraciadamente este refujio fué de corta duracion, porque 20 minutos mas tarde el palo dió a la banda, ahogándose 16 de los tripulantes, incluso el capitan, salvando tan solo dos de los marineros.

La pérdida de la SANTONA fué total, varando despues en tierra los escombros de la nave. No hubo elementos con que dar ausilio a los náufragos.

«KAISOW.»

Barca británica, del porte de 1190 toneladas de rejistro, construida en 1866 por William Been, su capitan William Davis, en viaje de Coquimbo para el Reino Unido, con un cargamento de manganeso. Salió del puerto el 14 de noviembre de 1891 con un fuerte viento del S. a las 5 h. p. m., que continuó arreciando hasta la mañana del domingo. A las 2 h. a. m. era un verdadero temporal con mar de leva del N. i del S. esperimentando con tal motivo una mar confusa e indefinida que hacia trabajar mucho a la barca. Dos horas despues (4 h a. m.) la KAISOW navegaba tan solo con la gavia baja, porque el tiempo no permitia mas. En estos momentos tumba sobre estribor i mete la amurada enteramente en el mar, las olas rompen sobre el buque con tal fuerza i constancia, que dos horas mas tarde se perdió toda esperanza de adrizarlo, llenán-

dose de agua con tanta rapidez, que la tripulacion apénas tuvo tiempo para echar al agua un bote i embarcarse con lo encapillado i algunas provisiones i agua. Veinte minutos despues perdieron el buque de vista, i no cabe duda que se fué a pique. Esto ocurrió 60 millas al OSO. del puerto de Valparaiso.

Las condiciones del bote i del temporal que soplaba, solo permitieron a los náufragos correr el viento i la mar en popa hasta la média noche del domingo que, amainando un tanto el tiempo, les permitió hacer rumbo al E. Desde el abandono de la nave, los náufragos tuvieron mucho que trabajar para sostener a flote la embarcacion, porque las olas la llenaban de agua constantemente.

A medio dia del lúnes, el bote arribó a la costa llamada Molino Grande, donde permanecieron los náufragos durante el resto del dia. En la mañana del 16 volvieron a echar el bote al agua é hicieron rumbo al N. en demanda del puerto de Coquimbo, despues de proveerse de un poco de pan, queso i agua, únicos recursos que proporcionaba la localidad.

El miércoles a las 11 a. m. recalaron en la caleta Guanaquero, por haberles comenzado a soplar viento del N., contrario a la derrota. En este lugar fueron ausiliados los náufragos por el subdelegado marítimo de Tongoi, i al dia siguiente tomaron el vapor Ecuador, que los condujo a Valparaiso.

«CROWN OF ITALY.»

El 23 de setiembre de 1891, pasada la madrugada, entre las restingas del cabo San Diego, parte NE. de la Tierra del Fuego, sobre el estrecho de Le Maire, encalló la barca inglesa Crown of Italy, de la Matrícula de Liverpool, con 33 personas a su bordo entre tripulantes i pasajeros. Este buque venia para el Pacífico con un valioso cargamento de mercaderias jenerales.

La oscuridad de la noche i la incorreccion de los cronómetros ha sido, a no dudarlo, la causa que motivara el naufra-

jio; pues el buque navegaba con viento fresco, a un largo que le permitia embocar perfectamente el estrecho.

El vapor GOLONDRINA de la sub-prefectura de la isla los Estados, que se hallaba fondeado en la bahía Thetis, a unas 6 millas de San Diego, vió a la CROWN OF ITALY cuando acababa de embicar, pero no se atrevió a adoptar ninguna medida en beneficio de los tripulantes, por prudencia sin duda, pues el viento i el mar arreciaban.

Personas del GOLONDRINA comunicaron que esa misma madrugada, envuelto en la penumbra del estrecho, apareció otro buque que se mantenia a la capa, con intenciones, al parecer, de ausiliar a los náufragos; pero nadie trató de inquirir la verdad de esto.

Dos dias despues el GOLONDRINA zarpaba de Thetis i pasaba junto a la barca, la que aún se mantenia con la cubierta fuera del agua, un bote en los pescantes i el velámen tendido. El subprefecto del puerto de Buenos Aires, don Julio Fiques, se hallaba ya a su bordo con varios marineros desalojando las bodegas, aprovechando la baja marea.

Algunos indios de la raza ona, que merodean por la bahia Thetis, fueron los que llevaron por tierra la noticia del siniestro a la Sub-prefectura, distante pocas millas de allí.

La rejion fueguina, desde que las naves del comercio universal hacen por el S. su travesia interoceánica, ha sido teatro de horrendas escenas motivadas por naufrajios cuyos secretos yacen sepultados en el misterioso seno de los mares; pero cuando por casualidad alguna víctima ha escapado con vida de estos siniestros, ha divulgado por el mundo la historia de sus tristes aventuras rayanas en fantásticas leyendas, que se hacen conmovedoras.

Asi es que no hai marino, por avezado que sea, que no mire con mal seño las costas inhospitalarias de Tierra del Fuego, donde aun muchos creen que el ojo del salvaje antropófago está siempre fijo en la vela que aparece en el horizonte, esperando que la tempestad o las corrientes en calma estrellen la nave en las rocas, para arrojarse hambrientos sobre los despojos que salgan a flote.

El capitan de la CROWN OF ITALY en esta creencia, confirmada con la aparicion en la costa de algunos indios envueltos en *quillangos* de guanacos (gran manto confeccionado con pequeñas pieles), que les dan un aspecto siniestro, capaz, en semejantes lances, de hacer recelar al corazon mas bien templado, prefirió lanzarse en dos chalupas al centro del estrecho embravecido, en lugar de tomar la orilla.

Fácil es de presumir cuan tremendos habran sido los padecimientos de los pobres náufragos durante mas de 30 dias que anduvieron vagando, juguetes de las olas i de los vientos huracanados en las inmediaciones de la isla de los Estados, hasta que el 27 de enero se guarecieron en el puerto de Cook, el mas hermoso i abrigado de toda la isla.

Algunos pasajeros del vapor USHUAIA que entró el 19 de marzo a dicho puerto, fueron por tierra a Van Gouwer, puerto que queda al S. de la isla, i atravesando la garganta que los une en el fondo, encontraron várias inscripciones hechas sobre despojos de naves que el mar habia arrojado en esas playas.

Una de las inscripciones decia literalmente traducida: «*Buque perdido en el estrecho de Le Maire.—Diciembre 27 de 1891.*—CROWN OF ITALY.—*Liverpool.—Tripulacion se fué de Cook para San Juan del Salvamento el 27 de enero de 1892.—Rogad por ella.*»

I efectivamente arribaron a San Juan, donde las autoridades nacionales (arjentinas) hospedaron debidamente a los náufragos hasta el 12 de marzo.

Durante la estadia en la sub-prefectura, parece que los víveres escasearon, viéndose obligados los náufragos a comer carne de lobos marinos.

La fragata CLEOPATRA, con la insignia de buque jefe de la escuadrilla de S. M. B. en los mares australes de América, al mando del capitan de navio Mr. Long, entró por casualidad el dia 7 de marzo al puerto de San Juan i se encontró con 33 compatriotas náufragos, a los que dejó víveres suficientes para varios dias, comprometiéndose a pasar mas tar-

de i recojerlos, miéntras hacia un viaje de estudio por el canal Beagle hasta Ushuaia.

A este puerto entró el dia 9 i salió el siguiente; llegó a San Juan el 12 i salió el mismo dia, despues de haber embarcado a los náufragos, que condujo a las islas Malvinas, de donde fueron repatriados mas tarde, segun su destino.

UN BUQUE.

Frente a la caleta Navidad, costa de la provincia de Colchagua, naufragó un buque cuyo nombre quedó ignorado, i se creyó que sus tripulantes habian perecido, pues nunca se supo de ellos.

Este siniestro ocurrió a fines de 1891.

«CARPATHIAN.»

Barca británica ida a pique a 1,500 millas al O. de Valparaiso. El escampavia chileno HUEMUL salió de Valparaiso el 18 de noviembre de 1891 en busca de los náufragos, recorriendo las islas de Juan Fernandez, sin hallarlos.

1892

«NIKAIA.»

Barca británica, del porte de 1,083 toneladas de rejistro, propiedad de los señores Johns i Robins de Falmouth, Nueva Escocia. En viaje del puerto de Carrizal Bajo para Europa, con un cargamento de manganeso, se fué a pique inopinadamente el dia 15 de febrero de 1892 por los 26° 01' de lat. S. i 75° 10' de lonj. O.

Los náufragos salvaron en los botes de la nave i despues de 6 dias de penurias arribaron a Antofagasta, sin haber podido salvar mas que sus personas.

Las informaciones que se han tenido a la vista no espresan las evidencias del siniestro; pero se desprende de ellas que la causa fué una gran via de agua que no dió tiempo a sus tripulantes para poner a salvo sus equipajes.

«SANTIAGO.»

Barca chilena, del porte de 1,246.98 toneladas de rejistro, construida con material de madera en S. J. N. Brusch, e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1883, dedicándola al cabotaje su dueño C. von der Heide, de Valparaiso.

Salió de ese puerto el 29 de Junio de 1892, en lastre, con destino a la caleta Yañez, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra, al mando de su capitan don Pedro Meyer.

En la mañana del 3 de julio la Santiago enfrentó la caleta de su destino, pero no pudiendo tomarla a causa de una espesa neblina i de un fuerte temporal de viento del N., su capitan se puso de la vuelta de fuera para esperar tiempo apropiado; mas, como el temporal se hiciese mui duro i el buque trabajase mucho i comenzase a hacer agua, no dando abasto las bombas, la tripulacion i oficiales pidieron al capitan arribase al puerto mas cercano.

La Santiago puso rumbo al Corral, en momentos que se hallaba por los 40° de lat. S. i 76° de lonj. O.; pero habiéndose cegado las bombas i corrídose el lastre a sotavento, removido por el agua de la bodega, el buque se puso a la capa i a virar con frecuencia por redondo con el propósito de centrar el lastre i evitar dar al traves; mas, no valió ninguna maniobra, i estando para dar la voltereta, fué abandonado por sus tripulantes el dia 4 de julio a las 4 h. a. m. El bote salvavidas se rompió, salvándose la jente en dos botes.

El buque se hundió tres horas despues de ser abandonado. Los náufragos arribaron a la caleta Quidico de la

costa araucana, despues de dos noches i tres dias de lucha contra el mal tiempo. Se salvaron tambien los papeles de la SANTIAGO.

«JOHN ELDER.»

Nave de la Compañía Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), del porte de 4,160 toneladas de rejistro, capitan Perry. El JOHN ELDER habia sido construido en Glasgow, en 1870, por la casa John Elder i Ca. i alargado en 1881 hasta darle 406 pies ingleses de eslora.

Salió de Valparaiso a las 4 h. p. m. del dia 16 de enero de 1892 con destino a Liverpool, i un cargamento avaluado en cerca de un millon de pesos i numerosos pasajeros para diferentes puertos, incluyendo el personal de la Compañía Inglesa de Opereta de Mr. Cleary. El tiempo era bueno, i despues de 14 horas de viaje, con destino a Talcaguano, encalló a las 6 h. a. m. del dia 17, en la costa del cabo Humos, al NE. del cabo Carranza.

El buque se sumerjió rápidamente i los tripulantes i pasajeros salvaron todos en los botes de la nave, desembarcando sin novedad en la caleta Santa Ana, merced a la bonanza del tiempo, desde donde se dirijieron a la ciudad de Constitucion.

Como el telégrafo comunicara el siniestro, la corbeta chilena ABTAO que se hallaba en Talcaguano, abandonó su surjidero i se dirijió al lugar del naufrajio para prestar ausilio, lo que verificó oportunamente, ségun manifestaciones del capitan Perry.

En el momento del naufrajio el capitan i el primer oficial se hallaban en el puente, i navegaban envueltos por una espesa neblina, con mar tranquila i sin sospechar lo que les esperaba, por creerse a buen rumbo i a 10 millas de tierra. Sin embargo, el buque al varar dió dos choques i se mantuvo sobre las rocas, una de las cuales se introdujo en el casco, lo que hizo suponer desde el primer momento que la pérdida era total.

Los pasajeros en la mayor parte se hallaban en pié, lo que facilitó el salvamento, pero solo pudieron escapar una pequeña parte de sus equipajes.

En los primeros momentos, segun comunicaciones de la prensa diaria, las causas del siniestro se atribuyeron a una perturbacion en los compases i tambien a la corriente del O. incrementada por la insistencia de los vientos del tercer cuadrante que habian predominado en los dias anteriores. El rumbo que llevaba el John Elder era el acostumbrado por los vapores de la misma Compañia.

La Corte Naval reunida para investigar los sucesos del naufrajio del John Elder i sus incidencias, lo efectuó en los dias 26, 27, 28, 29 i 30 de enero de 1892, i el 1.° i 2 de febrero del mismo año, presidida por el honorable Hedwarth Lambton, capitan del pabellon del crucero de S. M. B. Warspite; servian de vocales los señores: Clifford Bawden, comandante del crucero de S. M. B. Warspite; Mr. Adolfo Federico Howard, vice-cónsul de S. M. B. en Valparaiso; Mr. John Siewart, capitan del vapor mercante ingles Charles Steell, i el capitan de la barca inglesa Valparaiso, Mr. Joseph L. Elliot, sirviendo de secretario Mr. Joseph Hall, del crucero Warspite.

"La Corte, en conformidad con una órden del honorable Hedwarth, capitan de la marina real, ha procedido a investigar las causas que motivaron el naufrajio del vapor británico John Elder, del puerto de Liverpool, número oficial 63,313, miéntras seguia viaje de Valparaiso a Liverpool, i para inquirir la conducta del capitan, oficiales i tripulacion de dicho buque; i habiendo hecho las diversas investigaciones de lo referido por el capitan, oficiales, pasajeros i tripulantes del buque.

"Considerando: que el vapor John Elder de 4,160.10 toneladas, perteneciente al puerto de Liverpool, zarpó de Valparaiso como a las 4 p. m. del dia sábado (enero 16 de 1892), con un cargamento surtido i llevando tambien 139 pasajeros, con destino al puerto de Talcaguano, i que como a las 6 h. 20 m. de la mañana del domingo 17 de enero, encalló durante

una neblina, sobre las rocas de Carranza, en donde se perdió totalmente el 20 del mismo mes;

"Que los pasajeros fueron todos desembarcados salvos, como a las 11 h. a. m. del dia del accidente;

"Que al pasar la punta Curaumilla, en la carta habia marcado un derrotero incorrecto;

"Que el curso adoptado no daba suficiente amplitud para salvar el cabo Carranza;

"Que no se hizo ninguna observacion para compensar el desvio;

"Que la advertencia respecto al cabo Carranza, páj. 299, *South American Pilot*, t. II, no fué tomada en cuenta;

"Que se ignoró la posibilidad de una corriente hácia tierra, a pesar de que su existencia es bien conocida: páj. 1,118 Findlay. *South Pacific Ocean Directory;*

"Que el capitan confió ciegamente en sus cálculos ordinarios i en su esperiencia de otros viajes, aunque conocia las advertencias arriba mencionadas;

"Que el capitan, al ser llamado como a las 2 h. 20 m. a. m. con motivo de que el tiempo se nublaba, debió haber cambiado su rumbo para pasar a mayor distancia de tierra;

"Que al darse aviso de estar el buque casi sobre las rocas, el primer oficial, entónces a cargo del buque, ademas de haber puesto el timon a la banda sobre el costado de babor, debió inmediatamente haber ordenado dar atras a toda fuerza;

"Que despues de haber encallado, se desplegó poco conocimiento náutico; porque despues de haber sondado las bodegas i no haberse encontrado agua, las máquinas siguieron trabajando con toda velocidad adelante en lugar de haberse intentado primeramente desembarazar al buque dándolas atras, así como tampoco se mandó ningun bote con el objeto de sondear;

"Tambien que despues que se dió aviso de que el agua entraba en la cámara de los fogoneros, las máquinas debieron haberse inmediatamente parado;

"Que cuando se dió órden de tripular los botes, esto se

hizo tranquilamente, pero aunque no hubo falta de actividad personal de parte de los oficiales, los botes no fueron tripulados debidamente, ni provisionados, etc., etc.;

"Que el primer oficial debió haberse puesto al mando de los botes, conteniendo como contenian mas de ciento veinte pasajeros, entre ellos muchas mujeres i niños;

"Que los botes fueron despachados al norte sin ningun cálculo del caso ni precauciones, desde que el segundo oficial, a cargo de la espedicion, ni aun tenia un compas en su bote;

"Que despues de haber estado voltejeando al remo como tres o cuatro horas, los pasajeros fueron desembarcados salvos, sin mucha dificultad, como a média milla del lugar del naufrajio;

"Que el primer injeniero abandonó el departamento de las máquinas sin cerciorarse que estuviera cerrada la puerta divisoria entre la cámara de fogoneros i el departamento de la máquina;

"Que los cargos aducidos por muchos pasajeros en contra del capitan i de los oficiales por falta de consideraciones i atenciones, despues del desembarco, son mui exajerados. por lo que la Corte estima hubiera sido mejor que no hubiesen sido hechos;

"Que una pequeña parte de la tripulacion (fogoneros principalmente) no estaba bajo la disciplina en la tarde del 17 de enero;

"Que al considerar los incidentes de este asunto, aparece mucha falta de tino i precaucion de parte del capitan, ántes i despues del varamiento;

"La Corte, por lo tanto, resuelve que el certificado de dicho capitan, Mr. Herbard Perry, sea suspendido por seis meses desde el dia de la fecha (número del certificado 014,523 O. C.)

"Ademas, la Corte al considerar la conducta del primer oficial, Mr. Walter Croker Poole, teniendo en cuenta el error que queda mencionado, encuentra que cuando el capitan, en conformidad con el reglamento de la Compañía, lo con-

sultó sobre el rumbo adoptado a la salida de Valparaiso, i que siendo sabedor de las advertencias arriba mencionadas, debió haber llamado hácia ellas la atencion del capitan;

"Por tanto, la Corte resuelve que el certificado de Mr. Walter Croker Poole sea suspendido por tres meses desde el dia de la fecha (número del certificado: 20,498 O. C.)

«Ademas, la Corte encuentra que el segundo oficial, Mr. William Henry Burgoin, no habia estudiado las direcciones de navegacion como era de su deber, i que tambien demostró mucho descuido al haber salido durante una neblina a cargo de una peligrosa espedicion de botes, sin tener siquiera un compas en el suyo; por tanto, la Corte amonesta a dicho William Henry Burgoin tenga mayor cuidado en lo sucesivo.

«Ademas, la Corte encuentra que el primer injeniero, Mr. Thomas Mc-Master, descuidó su deber al no hacer cerrar la puerta divisoria entre la cámara de fogoneros i el departamento de máquinas.

«Por tanto: la Corte desaprueba la conducta de dicho Thomas Mc-Master.

«Finalmente, la Corte encuentra, segun las evidencias del capitan i primer oficial—i la Corte en ésto está con ellos de acuerdo—que el personal de la tripulacion del JOHN ELDER, aunque llena los requisitos del *Passager act* (lei sobre seguridad de los pasajeros), no era suficiente para tripular los botes convenientemente i con seguridad en un caso de emerjencia.

«Por tanto, la Corte llama la atencion de la Cámara de Comercio acerca del testimonio prestado por el cirujano Mr. John Mac-Donald-Mac-Lennan, lo cual demuestra la necesidad de un reglamento que provea a los buques de pequeñas cajas de medicinas, montables i de modo que puedan llevarse en un bote.»

«CANARIO.»

Barca nacional, del porte de 416.56 toneladas de rejistro, construida en Aberdeen en 1859, que ingresó a la Marina Mer-

cante nacional en 1881, propiedad de los señores Sanchez i Cárdenas, armadores de Valparaiso, quienes la dedicaron al cabotaje. En viaje del puerto de Quellon para el de Guasco, con un cargamento de maderas, naufragó a 70 u 80 millas al NO. de Ancud, el dia 20 de abril de 1892, a consecuencia de un fuerte temporal de viento del OSO.

Los náufragos salvaron en 2 botes i arribaron sin novedad al puerto del Corral el 25 del mismo mes. La CANARIO descubrió una via de agua i se inundó por no haber podido las bombas contenerla: contaba 35 años de edad.

«CHILI.»

Vapor frances de la Compañie Maritime du Pacific, construido de acero, de tres años de edad i del porte de 2,087 toneladas de rejistro. Habia salido de Guayaquil, con destino al Havre i escala en puertos intermedios, como lo hacen comunmente los vapores que conducen carga i pasajeros de las costas del Pacífico para Europa.

Al entrar al puerto de Talcaguano con una espesa neblina, como a las 4 h. p. m. del dia 8 de mayo de 1892, encalló sobre la costa de la punta Tumbez, donde se perdió totalmente.

Un choque repentino, pero no violento, dice un diario del sur, dió a conocer a la tripulacion i pasajeros la situacion en que se hallaban; pero ignorando si en medio del mar o en las inmediaciones de algun peligro sério, produjo en ellos una emocion profunda i un doloroso sobresalto.

El capitan, en la misma ignorancia, ordenó la reunion de los pasajeros i la inmediata colocacion en los botes; pero pronto se vió que la playa estaba cerca i que el salvamento podia hacerse sin riesgo para nadie. En efecto, i aun en medio de trajedias, llantos i voces, que se producen en casos semejantes, en un corto lapso de tiempo el vapor habia sido *abandonado totalmente*. Varios de los náufragos, posesiona-

dos ya de la corta distancia que los separaba del puerto, se dirijieron a él e informaron a la autoridad del naufrajio.

En ausencia del Gobernador civil, el capitan del puerto de Talcaguano, para socorrer a los náufragos, tomó las medidas mas esenciales: despachó botes i dispuso que salieran los remolcadores HUEMUL, CHÁMIL i MINERO. El mismo en persona se dirijió al lugar del siniestro i logró evitar el saqueo de que pescadores i boteros libres habian hecho víctima al CHILI, como consecuencia del abandono absoluto que habia hecho de él el capitan M. Jouan. De un bote arrebató algunas barras de plata, sin lograr impedir, sin embargo, que algunas (se habla de tres) fuesen arrojadas al agua.

Fuera de la embarcacion que dirijió el capitan de puerto, señor Miguel Tejeda, secundado por algunos comerciantes i vecinos respetables de Talcaguano, los demas, en vez de cumplir con el humanitario deber de socorrer los intereses de los náufragos, solo trataron de apoderarse de la situacion i estado de abandono del vapor, abordándolo i sacando de él lo mejor que encontraban a la mano.

La tarea del remolcador CHÁMIL fué fructuosa: desde que pudo ponerse en activo trabajo, salvó lo mas valioso que conducia el CHILI, la mayor parte de las barras de plata i buena cantidad de minerales de plata de Guanchaca que se remitian a Europa, todo lo cual fué depositado a bordo de[1] escampavia HUEMUL.

Del equipaje se salvó gran parte, aunque algo deteriorado. El cargamento de algodon i el de azucar se perdió totalmente.

La tripulacion del CHILI se componia de 46 personas i trasportaba ademas 18 pasajeros, todos los cuales se desembarcaron en Talcaguano.

El cargamento se componia de 10,802 bultos, i era compuesto como sigue, todo asegurado en diversas compañias:

Procedente de Guayaquil, 1,400 sacos de cacao i una cantidad de coroza; de Paita, 713 balas de algodon i 807 sacos de semilla de idem; de Eten, 19 bultos de algodon, 169 sacos de semilla de idem, 90 barriles de miel i un cajon de cera; de Pacasmayo, 810 sacos de azucar i 196 cueros; de Salaverri, 445 sacos

de azucar, 120 cueros, 3 fardos pieles de carnero, 26 sacos metal de plata i 3 fardos lana; del Callao, 63 fardos lana, 2 cajones café, 2 id. de objetos de uso i uno de vino; de Cerro Azul, 1900 sacos de azucar; de Pisco, 756 balas de algodon, 5 sacos de cobre viejo i 2 cajones de licores; de Mollendo, 3 zurrones café i 155 sacos metales de estaño; de Arica, 1420 sacos metales de cobre, 909 idem. metales de estaño, 282 zurrones de minerales de plata, 356 idem. metales de plata, 231 cueros, 246 barras estaño, 60 sacos metales estaño, 60 idem, 671 sacos ejes de cobre, 163 idem. minerales de estaño, 302 barras de estaño, 1443 sacos ejes de cobre, 1 cajon pieles de chinchilla, 189 cueros, 18 barras de estaño i 240 sacos ejes de cobre; de Pisagua, 3,636 sacos de salitre; de Antofogasta, 319 sacos de minerales de estaño, 1513 sacos metales de plata, 181 sacos minerales de estaño, 60 zurrones plata, 828 idem minerales de plata, 771 id. id. id., 210 id. minerales de estaño, 4 id. escorias arjentíferas, 785 id. barras de estaño, 5 cajones tubos de cobre, 20 fardos de idem., 85 sacos metales de plata, 1490 sacos minerales de estaño, 7,425 sacos minerales de plata, 31 zurrones plata vieja, 31 sacos minerales de plata, i un cajon plata i oro; Peña Blanca, 1344 sacos algarrobilla i 388 barras de cobre. En todo por un valor de mas de un millon de pesos.

Es de lamentar que las investigaciones oficiales dejen mucho que desear en materia de siniestros marítimos, tanto respecto a las naves chilenas como estranjeras, no obstante el buen ejemplo dado por las autoridades británicas.

Dada la falta de evidencias relativas al siniestro del vapor Chili, se puede presumir que hubo error en el rumbo i que el capitan, que debia suponerse en la embocadura de la bahia de Concepcion, descuidó la sonda i disminuir su marcha, i esto queda justificado por la precipitacion con que el capitan i oficiales abandonaron el Chili. Por otra parte, el hecho de recalar al puerto del destino con una espesa neblina i no tomar ninguna providencia, prueba marcado descuido en el servicio del vapor i mucha confianza el capitan, no justificada.

«STRATHEAN.»

Barca británica del porte de 1001 toneladas de rejistro, construida con material de fierro en 1875 i propiedad de don Guillermo Thompson i C.ª de Dundee. En viaje de Coquimbo para Carrizal Bajo, donde debia tomar un cargamento de metales, se incendió el dia 31 de agosto cuando se hallaba un poco al N. de caleta Sarco, por los 28° 44' de lat. S. i 71° 38' de lonj. O.

Las informaciones que se han tenido a la vista no detallan el siniestro, concretándose a enunciar el incendio i a que los náufragos, en número de 27, salvaron en los botes i permanecieron en el mar por 36 horas, sin víveres ni aguada i sin escapar nada de sus equipajes.

«CHILOÉ.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), que naufragó sufriendo pérdida total en la península de Tumbez, antes de amanecer del dia 2 de julio de 1892.

El fallo de la Corte Naval inglesa que se copia en seguida, hace ver con claridad los antecedentes que motivaron el naufrajio.

«La Corte, segun las instrucciones recibidas del Cónsul Jeneral de S. M. B., procedió a investigar la causa i manera cómo ocurrió la encalladura del vapor ingles Chiloe, de Liverpool, núm. oficial 84,189, i habiendo deliberadamente tomado en consideracion las declaraciones del capitan, oficiales i tripulantes de dicha nave,

«La Corte declara:

«Que el vapor Chiloé, de 1,326 toneladas de rejistro, del puerto de Liverpool, zarpó de Valparaiso como a las 4 h. 20 m. a. m. del dia viérnes 1.° del corriente (julio de 1892), con cargamento surtido, pasajeros i correspondencia, i como a las

4 h. 20 m. a. m. del dia sábado 2 del actual, durante tiempo nebuloso, encalló en una roca situada al SO 1/2 O. del farallon East Rock i a tres cables de distancia (Península de Tumbez), donde se perdió completamente;

«Que no hubo pérdidas de vidas;

«Que al pasar punta Curaumilla se fijó un rumbo correcto, i la direccion del curso de la nave era tambien correcta;

«Que la marcha del buque era compatible con el estado del tiempo;

«Que se tomaron todas las precauciones posibles para la seguridad del buque, i que el capitan permaneció en el puente desde média noche hasta el momento en que se verificó el siniestro;

«Que ha sido probado i evidenciado que poco ántes del acaecimiento el capitan iba a dar la órden al primer injeniero para que suspendiese las funciones de las máquinas hasta que aclarase, demostrando de este modo que era cauto i no deseaba avanzar demasiado;

«Que evidentenente el buque esperimentó una fuerte e inusitada corriente hácia el sur, lo que provocó un pequeño desliz en la máquina, comparado con nueve de sus viajes anteriores (la diferencia era de un 13°/o);

«Que despues del siniestro se mantuvo en estricta disciplina entre los tripulantes i que el capitan i oficiales desplegaron bastante sangre fria i presencia de ánimo en el desempeño de sus respectivos deberes;

«Que los pasajeros, tripulantes i correspondencia, fueron salvados en los botes del vapor;

«Que de las evidencias que se han admitido, la Corte es de opinion que se hizo todo lo posible por parte del capitan i oficiales para salvar el buque, i que ningun cargo se les puede hacer por la pérdida del mismo;

«Por tanto, la Corte tiene el placer de devolver al capitan i oficiales sus respectivos certificados.

«Ademas, la Corte espresa su alta aprobacion sobre la conducta desplegada por Mr. Tom Cecil Tounsley, segundo piloto; Mr. John F. Wright, contador, Thomas Moore i John

Walsk, timoneles del vapor CHILOÉ, quienes voluntariamente armaron un bote i volvieron al sitio del naufrajio con el fin de salvar al capitan, primer piloto i timonel, quienes habian permanecido en sus puestos hasta el último momento; ademas, se ha hecho acreedor a especial mencion el timonel Albert Roberts, por su conducta ejemplar en esta ocasion.

«La Corte desea manifestar la opinion que si hubiese habido una señal para niebla *(fog signal)* en la isla Quiriquina, ésta habria sido de mucha utilidad al capitan, pues se habria prevenido oportunamente del peligro.

«Fechado en Valparaiso, a doce dias del mes de julio de mil ochocientos noventa i dos.—*(Firmado).* A. F. Howard, vice-cónsul de S. M. B. i presidente de la Corte Naval; Charles V. Daly, John Clare, Fred. J. T. Dawson, secretario.

Se nota marcada diferencia entre las informaciones relativas al vapor CHILOÉ, con las que se han podido obtener respecto al CHILI, que precede; i si llamamos la atencion es en mérito de una verdad tan óbvia i tan llena de lecciones para técnicos i legos.

«DOMITILA.»

Bergantin chileno en viaje del puerto de Iquique para la ria de Constitucion, con un cargamento de pipas vacias i algun lastre, perdió a su capitan por muerte natural a bordo. El piloto tomó el mando de la nave, i al salvar la barra del rio Maule, el dia 26 de junio de 1892, arrastrado por la corriente, varó en la playa de Quivolgo, donde fué inutilizado. La tripulacion salvó en tierra.

«CLEOPATRA.»

Vapor aleman de la Compañia Alemana Hamburgo Pacific, que naufragó en la costa oriental de Punta Dunguenes o de Miera el dia 30 junio de 1892. Se salvaron los tripulantes i el

cargamento, merced al ausilio prestado por las goletas Martha Gale, Kippling Wabe i Juliete, i tambien a las autoridades de Punta Arenas de Magallanes.

El Cleopatra procedia de Europa i su destino era Valparaiso. Las causales del naufrajio no se publicaron en tiempo oportuno, por lo que no ha sido dable espresarlas con los detalles del caso; pero es de suponer que al aterrar lo hiciese con tiempo cerrado i espesa neblina.

«ARTESIA.»

Vapor de la Compañia Alemana Hamburgo Pacific, de construccion de fierro, del porte de 1803 toneladas de rejistro, con 35 tripulantes, capitan Phett. Habia salido de Valparaiso con destino a Hamburgo, conduciendo un cargamento surtido; en la noche del 17 de julio de 1892, con buen tiempo, encalló en Punta Pasaje, en el estrecho de Magallanes. La pérdida del vapor fué total, pero salvó el equipaje i gran parte de la carga.

Los antecedentes que se han tenido a la vista no hacen mencion de las evidencias del naufrajio, ni dan mas detalles que los apuntados.

«MOTA.»

Vapor chileno, del porte de 134.41 toneladas de rejistro, construido en Sunderland con material de fierro en 1886, que ingresó a la Marina Mercante nacional en 1892, propiedad de los señores Prochelle i C.ª de Valdivia, quienes lo dedicaron a la navegacion jeneral. Estando fondeado en la caleta Quidico, 3 leguas al N. de Tirúa, un temporal de viento lo arrojó sobre las rocas de la costa en la noche del 25 de setiembre de 1892. Los náufragos salvaron en tierra, pero el Mota i su cargamento se perdieron por completo.

El Mota conducia mercaderias várias para Quidico i estaba destinado a recibir un cargamento de lingue para las curtidurias de Valdivia.

«PERENOBLE.»

Goleta inglesa, del porte de 46 toneladas de rejistro, de la Matrícula de puerto Stanley (islas Malvinas), capitan J. L. Santos. Salió de Punta Arenas de Magallanes con destino a la pesca de lobos marinos. Al ancla en la bahia Monumento, se fué a la costa el dia 16 de julio de 1892, perdiéndose totalmente. Los tripulantes, en número de 22 hombres, salvaron en tierra. La goleta iba en lastre i sin mas elementos que los destinados a la pesca. Los náufragos, sin pérdida de vidas, se dirijieron a Punta Arenas de Magallanes, como punto de refujio.

«EMILY CHAPLIN.»

Barca inglesa, del porte de 777 toneladas de rejistro, que naufragó en la mañana del 12 de octubre de 1892 entre los puertos Nuevo i Viejo de San Antonio. Este buque se habia hecho a la vela de Puerto Viejo a las 2 h. a. m. i fué echado a la costa, perdiéndose totalmente.

La Emily Chaplin era de fierro i habia sido construida en Sunderland en 1875; salia cargada con 9,460 sacos de trigo i destino a Europa.

La tripulacion salvó sin novedad i volvió al puerto de salida.

El naufrajio tuvo por oríjen la falta de un práctico a bordo o el desconocimiento de las *Instrucciones Náuticas* relativas al lugar, que es de cuidado.

«CLORINDA.»

Barca chilena, del porte de 283.34 toneladas de rejistro, construida en Inglaterra con material de madera, en 1851, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1881, su dueño don Lorenzo Pedro Lund, de Valparaiso,

quien la dedicó al cabotaje. En viaje de la isla de Cocos para Valparaiso, naufragó en la isla de Pascua en 1892, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en tierra.

Este naufrajio, sobre el cual no tenemos pormenores, está ligado con ciertas aventuras dignas de ser recordadas.

Hai una tradicion algo antigua de que en la isla de Cocos, situada en el golfo de Panamá, existe un gran tesoro enterrado en ella desde la época luctuosa de los forbantes, pero cuyo derrotero nadie conoce a punto fijo. Varios aventureros e ilusos de Valparaiso se propusieron buscar el tesoro, i en efecto, en 1889 fletaron la barca chilena CLORINDA i se dirijieron a la isla mencionada.

Se practicaron muchas investigaciones i escursiones en el terreno durante los años 1889 i 1890, sin resultado alguno i regresaron al puerto de salida. Hicieron en Valparaiso nueva colecta de fondos i volvieron a intentar escursiones en busca del codiciado tesoro, pero siempre con mal éxito.

Cansados de inútiles trabajos i de pérdida de tiempo i de dinero, resolvieron regresar a Valparaiso; pero cuando se hallaban para terminar su viaje, encalló la CLORINDA, perdiéndose totalmente en la costa oriental de la isla de Pascua, de donde volvieron mas tarde a Valparaiso, sin barco ni tesoro.

Otra narracion publicada en *El Mercurio* de Valparaiso del 19 de octubre de 1892, hace saber que la CLORINDA naufragó en Hanga-Roa o rada de Cook el dia 23 de junio del año ántes citado, salvando toda la tripulacion, i que algunos de los náufragos prepararon una embarcacion pequeña, acumularon víveres para 30 dias i se hicieron a la mar, abandonando el encierro de la isla de Pascua, que les era odioso, bajo la direccion de un piloto. El 4 de agosto del mismo año se hicieron a la mar, pero no se supo mas tarde de su suerte.

Once de los náufragos quedaron en la isla, que fueron recojidos mas tarde por la corbeta chilena ABTAO i conducidos a Valparaiso.

1893

BUQUE DESCONOCIDO.

Segun una comunicacion del gobernador marítimo de Talcaguano, de fecha 26 de enero de 1893, el vapor nacional Miramar, en su viaje del puerto de Coquimbo para el de Talcaguano, halló como a 9 millas al O. de la desembocadura del rio Maipo, un buque náufrago, aun flotante, el dia 23 del mismo mes, a las 2 h. 30 m. p. m., estimando que el casco de esa nave constituia un peligro para la navegacion.

Vió tambien tres botes volcados i un cadáver a flote. El Miramar nada dijo del estado del tiempo ni del que habia precedido, ni tampoco de las dilijencias que practicara para averiguar el nombre del buque.

«VALPARAISO.»

Barca nacional, del porte de 283.30 toneladas de rejistro, construida en Whitehaven, en 1841, con materiales de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1891, propiedad de don Dario Schiattino, de Valparaiso, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

En viaje de Ancud para el puerto de San Antonio, con un cargamento de maderas, naufragó en la playa de Bucalemu, 30 millas al S. de Valparaiso, el 25 de enero de 1893.

Del siniestro solo salvó el marinero escoces José Blokhaud.

Las víctimas fueron: capitan, don José Solari; piloto, don H. Morris; guardian, don Domingo Ferreira; cocinero, Enrique Aleman; mayordomo, Francisco Castro; marineros, Juan Bravo i Francisco Martinez; mozos, Miguel Meneses i Antonio Vendano.

No se detallan las causales de este naufrajio, con motivo del desden con que se miraba entre nosotros la estadística de los siniestros por las autoridades marítimos.

«ISIDORA DE COUSIÑO.»

Vapor nacional, del porte de 444.86 toneladas de rejistro, construido con material de fierro, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1876, propiedad de la Compañia Esplotadora de Lota i Coronel, de Valparaiso, dedicado al cabotaje, capitan don Eduardo Lerch.

Habia salido del puerto de Guasco el dia 2 de febrero de 1893, conduciendo un cargamento de metales de cobre, destinado a la fundicion del puerto de Lota.

El dia 7 del mismo mes a las 4 h. p. m. se hallaba a la altura del puerto de San Vicente, envuelto por una espesa neblina, i cuando el capitan trató de ponerse al pairo con proa al O. para esperar que aclarase el tiempo, el buque se estrelló contra una roca que destaca la punta Cullinto. Se abrió una gran via de agua i se fué a pique en el espacio de 16 minutos.

El capitan, el piloto, dos pasajeros i 23 tripulantes salvaron en tres botes, permaneciendo durante toda la noche en el sitio del naufrajio, dirijiéndose al puerto de Lota al amanecer del dia siguiente.

El salvamento no fué sin peligro, pero se llevó a cabo sin pérdida de vidas. El cargamento i equipaje de pasajeros i tripulacion, se perdieron totalmente.

El vapor Isidora de Cousiño se habia llamado ántes Santa Rosa; pero una vez adquirido por la Compañia Esplotadora de Lota i Coronel, pasó a reemplazar al antiguo Luis Cousiño, perdido en las rocas de Rapel el 1.° de diciembre de 1888 i se le dió el nombre de Isidora de Cousiño.

La causa del naufrajio la atribuyó el capitan a la espesa neblina i a la accion de una corriente occidental; pero no hubo investigacion oficial que estableciera las evidencias i que ilustrara sobre las verdaderas causas del naufrajio, con averiguaciones suficientes.

«MAUD M.»

Goleta inglesa de la Matrícula de Wancouver, del porte de 65 toneladas de rejistro, capitan Wilson, dedicada a la pesca de lobos marinos. Habia salido de Punta Arenas de Magallanes, en lastre, i destino a Wancouver, pero la calma i las corrientes la hicieron varar en la isla Wagner, donde se perdió totalmente el dia 25 de marzo de 1893. No hubo víctimas.

«DERBYSHIRE.»

Fragata inglesa del porte de 1,163 toneladas de rejistro, construida con material de fierro, propiedad de Mr. C. H. Rees, de Liverpool. Habia salido del puerto de Talcaguano con destino a Europa, con un cargamento de trigo, el 11 de abril de 1893.

Despues de haber esperimentado varios temporales i hallándose por los 54° de lat. S. 79° de lonj. O., al mes de su salida de Talcaguano, sus tripulantes se vieron obligados a abandonarla el dia 12 de mayo.

La tripulacion, compuesta de 12 hombres, fué recojida por la fragata británica Post Patrick, que a su vez la trasbordó a la barca de la misma nacionalidad Andina. De ésta se trasbordaron 8 indivíduos a la barca inglesa Gladys, que arribó a Antofagasta.

La barca Derbyshire habia sido construida en Liverpool en 1863, por manera que habia flotado sobre las aguas 30 años consecutivos i doblado várias veces el cabo de Hornos.

«HELMUTH MENTZ.»

Barca alemana, del porte de 231 toneladas de rejistro, procedente de Newcastle Tyne, con un cargamento de carbon de piedra.

Salió de Inglaterra para Valparaiso el dia 17 de abril de 1893, i hallándose en el paralelo de Punta Galera (costa de Chile), se incendió el cargamento, viéndose la tripulacion obligada a abandonar la nave, embarcándose en dos botes, mandado uno por el capitan i el otro por el piloto. Se dirijieron al S., sosteniendo la conserva por algunos dias, separándose en seguida.

El bote mandado por el piloto i tripulado por 9 hombres entró al puerto de Ancud el 10 o 12 de agosto, despues de 11 dias de penurias i peligros. El bote mandado por el capitan llegó despues, habiendo doblado la isla Grande de Chiloé por el S. Fueron atendidos convenientemente.

La barca HELMUNTH MENTZ habia sido construida de madera en 1854; pertenecia a Mr. J. Radmann, i feneció despues de haber flotado sobre los mares del Atlántico i Pacífico 39 años.

BUQUE DESCONOCIDO.

El capitan de la barca inglesa CONWAY CASTLE, llegada a Valparaiso el 17 de abril de 1893, procedente de Sunderland, comunicó que por los 36° 33, de lat. S. i 74° 21' de lonj. O., habia hallado un buque con la quilla al sol, que tenia 4 pies fuera del agua i como 100 de largo. Estaba pintado de blanco. Nunca se supo de los náufragos ni el nombre i nacionalidad de la nave.

«FLAMSTEED.»

Vapor ingles de la Compañia Lamport i Holt, en viaje de Inglaterra i con destino a Valparaiso, encalló en la playa, 9 millas al S. de la desembocadura del rio Imperial. Tripulacion i pasajeros salvaron en tierra, a fines de abril de 1893, i asimismo gran parte de la carga; pero el buque se perdió totalmente.

No conocemos informaciones oficiales respecto a este si-

niestro; pero es de suponer que la encalladura se deba, si no al ir fuera de rumbo, a la corriente del SO. al O. que se hace sentir en esa costa de una manera inusitada a veces, o a la suma confianza del capitan del FLAMSTEED al acercar la costa, no teniendo presente lo que previenen las *Instrucciones Náuticas*.

«ANITA.»

Vapor chileno, del porte de 665.60 toneladas de rejistro, construido con material de fierro en Lóndres, en 1872, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1891, propiedad de don Jorje B. Chase, de Iquique, quien lo destinó a la navegacion jeneral. Procedente del puerto de Artington (canal Fitz-Roy) i destino a Iquique, con un cargamento de 400 bueyes i 800 ovejas, se fué a pique a las 11 h. a. m. del dia 27 de abril de 1893, 20 millas al OSO. de los altos de Gualpen (Tetas del Biobio).

La causa del siniestro fué el hacer agua el vapor inopinadamente, hasta el punto que los tripulantes se vieron obligados a abandonar la nave.

La tripulacion, compuesta de 27 hombres i 8 pasajeros, salvaron en los botes, arribando al puerto de Talcaguano, guiados por el capitan Davies.

El vapor ANITA emprendia el primer viaje de ensayo de esplotacion de ganado en pié, de las tierras magallánicas con la costa occidental de Sud-América; mas, este desgraciado ensayo no ha de paralizar una industria de porvenir.

El ANITA hacia viaje feliz hasta el momento de su sumersion, con su carga en buen estado, demostrando así que el negocio que se proponia realizar era por demas practicable; i nada se dijo por entónces respecto a que el vapor hubiera chocado en algun rodal, causando por este medio el naufrajio. El ANITA contaba 21 años de edad.

«RÁPIDA.»

Barca chilena, del porte de 465.34 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Inglaterra, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1889, propiedad de la Compañía Esplotadora de Maderas i Buques, de Valparaiso, quien la habia dedicado a la navegacion jeneral.

Procedia del puerto de Carrizal i se dirijia a Quemchi (Chiloé), en lastre, donde debia tomar un cargamento de madera; pero se fué a pique a 10 millas por fuera de Punta Huechucucui, en el mes de mayo de 1893.

El vijia del faro de Punta Corona, viendo a la barca en peligro, puso señales de ausilio al puerto de Ancud, i las autoridades despacharon sin tardanza al escampavia CÓNDOR.

Este vaporcito hizo todo lo posible por salvar a la RÁPIDA que se hallaba con 10 pies de agua en la bodega; pero no le fué dable conseguirlo. Solo salvó a los 13 tripulantes, que condujo a la ciudad de Ancud.

Las informaciones que se han podido consultar nada dicen sobre las evidencias del siniestro; pero es de presumir que por algun chubasco se le corriera el lastre a la banda.

«TRUMAO.»

Vapor chileno, del porte de 249.34 toneladas de rejistro, construido con material de fierro en Hamburgo, en 1889, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional, en 1892, propiedad de la Sociedad de Armadores de Valdivia, quien lo dedicó al cabotaje.

Salia del rio Imperial con un cargamento de frutos del pais; pero al salvar la barra se varó en ella, rompiéndose los fondos, el dia 20 de mayo de 1893.

La causa del siniestro se atribuyó al mucho calado del TRU-

MAO, cosa que algunas autoridades marítimas descuidan, o que el servicio de prácticos no estaba organizado debidamente.

Las informaciones que se han tenido a la vista no dan luz alguna respecto a las evidencias del siniestro.

«TEJA.»

Vapor chileno, del porte de 381.11 toneladas de rejistro, construido con material de madera en la Boca del Riachuelo, República Arjentina, en 1889, propiedad de los señores Prochell i Ca., que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1892, destinado a la navegacion jeneral.

Naufragó en la tarde del dia 21 de abril de 1893 en la confluencia de los rios Moncul e Imperial, sentándose sobre piedra tosca e inutilizándose del todo. Salia de Carahue para los puertos del S. con un cargamento de frutos del pais.

En su principio este vapor llevaba el nombre de PRIMER ARJENTINO i tomó el de TEJA en recuerdo de la isla de este nombre en el rio de Valdivia, por frente a la misma ciudad.

«TONINA.»

Goleta chilena, del porte de 63 toneladas de rejistro, de la matrícula de Valdivia i propiedad de los señores Prochell i Ca., de aquella ciudad, destinada al cabotaje.

Procedia del puerto de Ancud con destino al rio Valdivia, con un cargamento de conchas marítimas para la fabricacion de cal.

Salió de Ancud el dia 28 de mayo de 1893, i navegó sin novedad hasta las 8 h. a. m. del dia siguiente, hora a que comenzó a esperimentar un viento fresco del N., que fué arreciando paulatinamente. A las 12 h. m. el viento se hizo tempestuoso i la TONINA no podia resistirlo, por lo que su capitan don Clemente Henriquez se vió obligado a arribar al puerto de salida.

La goleta corria en popa inundándose a cada momento por las rompientes del mar; perdió las velas i en medio de una espesa neblina que no le permitia ver la costa, pasó por sobre el rodal de Guapacho i embarrancó en la playa de Chauman a las 7 h. p. m. del dia 29.

La tripulacion salvó en tierra i se dirijió en un bote a la ciudad de Ancud.

La goleta se perdió totalmente, salvando tan solo parte de su aparejo, i no obstante su arqueo i de haber sido construida en los astilleros de Valdivia o de Chiloé, no figuraba en la Matrícula oficial de la Marina Mercante nacional, publicada en la *Memoria de Marina* de 1893.

«VIRJINIA.»

Goleta chilena, del porte de 64.65 toneladas de rejistro, construida en Constitucion con material de madera, en 1859, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1882, propiedad de don E. Norella, de Coquimbo, i destinada al cabotaje.

En viaje del puerto de Totoralillo con destino a las islas de Pájaros, con un cargamento de carbon de piedra. El 6 de junio arribó a la isla mayor, donde existe el faro, i el 7 desembarcó dos lanchadas de carbon; mas como el cariz del tiempo anunciase temporal de viento del cuarto cuadrante, la VIRJINIA fondeó segunda ancla, preparándose para resistir el tiempo.

El temporal arreció, las anclas garraron, i no viendo sus tripulantes medio alguno de salvar la nave que se iba sobre las rocas de la isla, la embarrancaron i en el bote se dirijieron a tierra.

El dia 8 dió la VIRJINIA contra las rocas, haciéndose pedazos.

«MERCEDES.»

Balandra chilena de la matrícula de Ancud, del porte de 48 toneladas de rejistro, capitan M. Antonio Saldivia, i pro-

piedad de don Juan Burr. Salió de Ancud con destino a San Javier de Maullin, con un cargamento surtido i 8 tripulantes; pero una vez fuera del puerto de salida, le pegó un fuerte temporal del NO., que la hizo encallar en el lugar llamado Punta de Piedras, perdiéndose totalmente i salvándose tan solo 4 de sus tripulantes, en el mes de junio de 1893.

La MERCEDES, no obstante su arqueo i estar destinada al cabotaje, no figuraba en la Matrícula de la Marina Mercante nacional, que rejistraba la *Memoria de Marina* de 1893. La balandra habia sido construida en los astilleros del archipiélago de Chiloé.

«JONE LAMB.»

Barca inglesa, del porte de 285 toneladas de rejistro, construida de madera, i propiedad de los señores Brownell Lewis i Ca., de Valparaiso, procedente de Coronel i con destino a Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra. Al entrar al puerto de su destino en la noche del 25 de julio de 1893, le faltó el viento i arrastrada por la corriente dió en el rodal del Buei, yéndose en seguida a pique. La tripulacion salvó en una chalupa, pero sin sus equipajes, que tal fué la rapidez de la sumersion.

La tripulacion, compuesta de 9 hombres, desembarcó en Valparaiso, sin novedad. El capitan de la JONE LAMB era Mr. Moore i su piloto Mr. Thomas Desmond.

No conocemos el fallo de la Corte Naval; pero nos inclinamos a creer que no lo hubo, ni tampoco investigacion alguna.

«FREDERICH BELLINGS.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 2,486 toneladas de rejistro, capitan H. H. Williams, al ancla en el puerto de Pisagua, con un cargamento de 80,000 quintales españoles de salitre a su bordo i despachada para Nue-

va York, que se incendió en la noche del 30 de julio de 1893.

El fuego comenzó a proa i pronto se propagó a todo el cargamento e hizo esplosion, yéndose el buque a pique en el fondeadero, en 27 metros de agua. El cargamento estaba asegurado en 35,000 dollars i pertenecia a los señores Browne Beeche i Ca.

La tripulacion, compuesta de 26 hombres, escapó refujiándose en los buques vecinos.

Desde el comienzo del incendio hasta el estallido, medió un lapso de tiempo de 30 minutos, i la tripulacion salvó echándose al agua. El aspecto de la ciudad de Pisagua era imponente, iluminada por el siniestro resplandor del incendio, i sus moradores, atribulados, esperaban consecuencias desastrosas. El ruido del incendio del cargamento semejaba al de un volcan en actividad, esperimentándose por fin un estallido que conmovió a la ciudad entera.

Se ignora el oríjen del incendio; mas, es de presumir fuese ocasionado por el descuido, algun fósforo o la colilla de algun cigarro. Los náufragos fueron recojidos por los botes de los buques vecinos.

«BEATRISE.»

Fragata inglesa, en viaje a Liverpool para el puerto de Pisagua, con un cargamento de carbon de piedra, consignado a los señores Gambler i North de Pisagua.

Despues de haber esperimentado duros temporales durante el viaje, mui especialmente al doblar el cabo de Hornos, comenzó a incendiarse por combustion espontánea, i su capitan se vió obligado a abandonarla el dia 19 de setiembre, cuando se hallaba sobre el paralelo del cabo Tres Montes (47° de lat. S.)

El capitan con 11 tripulantes se embarcó en un bote, i el primer oficial con los 10 restantes en otro. El 1.° de octubre arribó el capitan al puerto de Ancud sin haber tocado en ninguna parte, «por temor a los indios,» cosa que los mari-

nos europeos tienen mui presente, mas como precaucion que en realidad de verdad.

Los náufragos que arribaron a Ancud fueron los siguientes : capitan, Mr. Evan Davies; 2.° piloto, John Thomas Davies; marineros, Archibaldo Tennaré, Martin Coreran, Andrew Anderson, Eberhazth Heindrick, Bernardt Smidt, Thomas Arnlun Davies, Henry Warton i Cárlos Peters.

Del bote que mandaba el primer oficial no se tuvo noticia alguna; pero pudo haber sido recojido por algun buque i conducidos sus tripulantes en salvo a otra costa, segun el destino del buque.

«ELISA.»

Goleta chilena, del porte de 124.41 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Nordby (Dinamarca) en 1874, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1892, propiedad de don Agustin Valerio, de Constitucion, quien la dedicó al cabotaje.

Al salir de la ria de Constitucion con destino a Pisagua, con un cargamento de leña, al salvar la barra del rio Maule, le faltó el viento, i la corriente i el mar la arrojaron sobre la playa de Quivolgo, perdiéndose totalmente. La tripulacion salvó en tierra.

«G. N. WILEX LUCERO.»

Barca inglesa procedente de Hamburgo con destino al puerto del Callao, con escala en Antofagasta, i un cargamento de pólvora, dinamita, fulminantes, fósforos, papel, etc., encalló en Punta Grande, al S. de la rada de Paposo, perdiéndose totalmente el 10 de octubre de 1893, a las 10 h. de la noche. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

La G. N. Wilex Lucero habia sido construida en 1875, media 570 toneladas de rejistro i estaba tripulada por 12 hombres, mandada por su capitan Mr. Peters Finning.

No conocemos el fallo de la Corte Naval inglesa ni las evidencias del siniestro; mas, es de suponer gran confianza en el capitan o falta de vijilancia a bordo.

«EXPRESS.»

Goleta chilena, del porte de 46.99 toneladas de rejistro, construida con material de madera en 1879, en Stomington, propiedad de don José Nogueira, de Punta Arenas de Magallanes, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1888 i fué destinada a la navegacion jeneral.

En viaje de Punta Arenas de Magallanes con destino al puerto Porvenir, con un cargamento de mercaderias surtidas, capitan Rottembourg, naufragó en el puerto de su destino el 19 de noviembre de 1893, sufriéndo perdida total. Los náufragos salvaron en tierra.

«LAJA.»

Vapor de la Compañia Sud-Americana de Vapores (C. S. A. V.), del porte de 1,349.75 toneladas de rejistro, construido en Glasgow con material de fierro, en 1881, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1891, destinado a la navegacion jeneral.

Al entrar al puerto de Valparaiso envuelto por una espesa neblina, encalló a las 8 h. 30 m. a. m. del dia 14 de noviembre de 1893, en las vecindades del muelle del Matadero i en los escollos que despide esa parte de la costa, sobre fondos de 5 a 7.5 metros de agua.

El Laja procedia del puerto de Pimentel e intermedios, conduciendo 72 individuos de tripulacion, 41 pasajeros de cámara, 48 de cubierta i uno en tránsito. Su cargamento consistia en 5,000 bultos, de los cuales 3,800 eran sacos de azúcar del Perú i otras mercaderias, incluso el tesoro, que valia 45,000 libras esterlinas. Este salvó, incluso 700 sacos de azúcar, cueros al pelo, pipas vacias, etc.

La conducta del capitan fué prudente al acercar la costa, andando mui poco a poco, comenzó a tocar su silbato para anunciar su presencia en el puerto. Un vapor chico le contestó, i creyendo fuese un remolcador de la Compañia, contestó las pitadas i continuó mui poco a poco, hasta que de improviso el LAJA chocó lijeramente de proa por la poca arrancada del buque; pero cuando la máquina partió hácia atras, esperimentó récios choques en la popa i en el centro, comenzando en seguida a dar fuertes balances que amedrentaron a los pasajeros, a pesar de no haber mar alguna.

El paraje donde encalló el LAJA es un semillero de piedras, i montado el buque por su centro, se tumbó sobre el costado de estribor hasta hundir la cubierta de guindante en el agua.

Se salvaron los pasajeros en los botes i parte de sus equipajes. Mas tarde, por medio de buzos, se salvó el tesoro i alguna carga; pero el buque se dió por perdido totalmente, despues de prolijos reconocimientos de los buzos i de un activo trabajo.

Las bravezas de mar ocurridas en el mes de diciembre destrozaron al LAJA, i a fines de enero de 1894 solo quedaban a la vista una parte de la popa i otra de la proa.

«MARTINO.»

Barca nacional, del porte de 750.11 toneladas de rejistro, construida con material de madera, en Sestri, en 1873, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1885, propiedad de don Antonio Bafico, de Valparaiso, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

En viaje del interior de Chiloé para los puertos del N., con un cargamento de maderas, naufragó en las rocas de Pugueñun el dia 19 de diciembre de 1893. El buque se perdió totalmente, pero la carga se salvó en parte i asimismo los tripulantes de la MARTINO, que arribaron a Ancud.

La barca, arrastrada por la corriente de la marea, no pudo gobernar por la falta de viento, i dió en las rocas.

1894

«POLLY.»

Goleta nacional del porte de 83.95 toneladas de rejistro, construida en Constitucion con material de madera en 1888, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en el mismo año, propiedad de don Fernando Court, de Constitucion.

La POLLY procedia de la rada de Mollendo i su destino era la ria de Constitucion. Embarrancó en la costa entre el rio Reloca i punta Carranza, el dia 10 de febrero de 1894.

Los náufragos salvaron en tierra, pero la embarcacion sufrió pérdida total. De las publicaciones hechas por la prensa diaria, nada se deduce respecto a las evidencias de este siniestro.

UNA FRAGATA.

El capitan de la fragata CAPELLA, llegada a Valparaiso el 11 de marzo de 1894, procedente de Shields, comunicó que el dia 12 de febrero, al pasar próximo a la Tierra del Fuego, por el lado N., vió un buque encallado al pié N. del monte Oral Orosco. El buque tenia aparejo de fragata, su casco era de fierro i pintado de bateria.

Se hallaba por los 54° 54' de lat. S. i 64° 04' de lonj. O. A su bordo no se divisó persona alguna, i presume el capitan de la CAPELLA que el buque debia ser frances.

Las publicaciones posteriores no adelantan noticia alguna sobre este siniestro.

«FORTUNA.»

Barca chilena, del porte de 314.35 toneladas de rejistro, construida en Redford, con material de madera, en 1850, que

ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante chilena en 1884, propiedad de don Pedro E. Almeida, de Valparaiso, quien la destinó a la navegacion jeneral.

La FORTUNA procedia de Totoralillo i su destino era Quicaví (Chiloé), su capitan Inch, en lastre; naufragó en Parga (41° 14' de lat. S.) el 19 de abril de 1894, con motivo de una fuerte racha de viento del O. i encontrarla mui aterrada. Parte de los tripulantes arribaron en un bote al rio Maullin, 3 hombres salvaron en un palo de la barca, pereciendo ahogado el capitan.

La FORTUNA al fenecer frisaba en los 44 años de edad.

UNA FRAGATA.

El capitan de la fragata inglesa KNIGTH OF THE GARTER, que arribó a Valparaiso el 24 de abril de 1894, procedente de Cardiff, comunicó a la autoridad marítima que el dia 7 del mismo mes vió una fragata encallada sobre una roca, cerca de tierra, en 54° 36' de lat. S., al O. del cabo San Diego, en el estrecho de Le Maire. El buque era del porte de 1,600 toneladas de rejistro, i supuso que no harian muchos dias que estaba encallado. La arboladura se hallaba completa, ménos los masteleros de velacho i de sobremesana, que estaban rotos. El buque estaba pintado de negro, pero no se dice cual fuera su nacionalidad, ni el nombre de la nave, que tal es todavia el descuido con que se mira la estadística de los siniestros marítimos entre nosotros.

«ATLANTIQUE.»

Vapor frances de la Compañie Maritime du Pacifique del porte de 1917 toneladas de rejistro i un cargamento de 2950 toneladas, su capitan M. Louis Aillet Lelian. Este buque habia recorrido las costas occidentales de Sud-América desde Guayaquil al sur, recojiendo carga con destino al Havre i Li-

verpool. Dejó a Valparaiso el dia 29 de abril de 1894 i llegó a Punta Arenas de Magallanes el 11 de mayo, sin novedad. Tomó en este puerto 300 fardos de lana i el dia 12 siguió viaje para el Atlántico; pero a las 8 h. 10 m. de la mañana, yendo en demanda de la Segunda Angostura i cuando surcaba el New Chanal, por frente a la isla Magdalena, chocó con una roca ahogada, no señalada en las cartas, i comenzó a inundarse rápidamente, por lo que el capitan puso rumbo sobre el cabezo N. de la isla Magdalena para varar la nave i proceder al salvamento.

La posicion de la roca fijada aproximadamente es de 52° 54' 40" de lat. S. i 70° 30' 05" de lonj. O. Segun esto, la roca queda al N. 43° E. de la punta N. de la isla Magdalena i al N. 40° O. de la isla Santa Marta.

Tan pronto como el buque varó, su capitan envió un bote a Punta Arenas, al cargo del oficial Choux, para comunicar el siniestro a las autoridades i demandar ausilios. El bote llegó a su destino como a las 7 h. p. m. i en seguida salió el escampavia CÓNDOR en ausilio del ATLANTIQUE i luego la cañonera MAGALLANES. Cuando este buque chileno llegó al lugar del naufrajio, encontró que el vapor AMADEO se ocupaba en trasportar la carga, prestando los ausilio del momento, i que el capitan Louis Aillet Lelian habia contratado el salvamento con el vapor AMADEO a 3 libras esterlinas las primeras 500 toneladas de carga i a 1 i media libra las restantes.

El CÓNDOR, que fué la primera nave chilena que salió de Punta Arenas para prestar los primeros ausilios, llegó al lugar del naufrajio a las 11 h. 30 m. p. m., llevando a su bordo al ajente consular frances don Juan Blanchard; al ajente del Lloyds, don Roberto Stubenranchi i al gobernador marítimo don Ismael Rubio.

El cargamento que conducia el ATLANTIQUE se componia de 500 toneladas de azúcar, para Liverpool, 150 de algodon i semillas de lo mismo i 400 toneladas de barrillas de cobre, para el Havre; 400 toneladas de salitre, 850 de metal de plata de Guanchaca, 150 de lanas, cueros al pelo i lentejas; 300 de pasto seco. El metal de plata embarcado en Chile era avaluado

en 887,500 pesos i todo el cargamento en cerca de 2.500,000 pesos.

A bordo del Atlantique iban los restos de M. Bedout, encargado de negocios de Francia en Chile, fallecido en Valparaiso de un ataque de anjina, i que al morir habia manifestado sus deseos de ser trasladado a su pais; pero el ataud fué salvado.

El 23 del mismo mes, un fuerte golpe de mar dividió la nave en dos partes. La seccion de popa fué arrastrada por la corriente a 100 metros de distancia.

Del cargamento se salvaron tan solo 1,400 toneladas proximamente.

«HENGIST.»

Barca inglesa, del porte de 1,116 toneladas de rejistro, procedente de Port Stanley i con destino a Punta Delgada de Magallanes, que naufragó en la parte O. de Punta Dungueness, sufriendo pérdida total.

Esta barca frigorífica era esperada desde tiempo atras en la hacienda de Punta Delgada, donde debia embarcar un cargamento de 15,000 carneros muertos. La Hengist traia 500 toneladas de carbon de piedra e instalaciones completas para conservar reses mediante el sistema frigorífico.

La pérdida de este buque es tanto mas deplorable cuanto que hiere de una manera sensible a una esplotacion comercial de grande importancia i al porvenir de la ganaderia de Magallanes, cual es la esportacion de carnes heladas.

El fracaso de este primer ensayo, aparte de orijinar grandes pérdidas, significa un atraso para el desarrollo de la industria que se proponian, no ménos que nuevos sacrificios para su instalacion.

Los náufragos que habian salvado en tierra fueron conducidos a Punta Arenas por el escampavia Cóndor al servicio de la colonia chilena de Magallanes.

«ESTER.»

Barca chilena, del porte de 833.58 toneladas de rejistro, construida en Savonia con material de madera, en 1874, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1887, propiedad de don José Fructuoso Sanchez, de Valparaiso, quien la dedicó al cabotaje.

Este buque se fué a pique el 20 de mayo de 1894 por los 36° 20' de lat. S. i 73° 30' de lonj. O. Los náufragos salvaron en los botes de la nave, siendo recojidos en seguida por el vapor chileno ISIDORA DE COUSIÑO, que los condujo a Valparaiso.

No hemos hallado las evidencias que motivaron el siniestro.

«LONGAVÍ.»

Vapor chileno, del porte de 254.68 toneladas de rejistro, construido con material de fierro en Brunswick en 1884, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en el mismo año, propiedad de la Compañia Sud-Americana de Vapores (C. S. A. V.), quien lo dedicó al cabotaje. Esta nave naufragó totalmente al S. de la isla Mocha en el mes de mayo de 1894. La tripulacion fué salvada con el concurso del vapor, tambien chileno, LIRCAI, sin pérdida de vidas.

Los documentos que nos ha sido posible tener a la vista, no nos hacen conocer las evidencias de este siniestro.

«MELPÓMENE.»

Fragata alemana, al ancla en el puerto de Iquique, con un cargamento de 35,000 quintales españoles de salitre. Se incendió a las 4. h. a. m. del dia 5 de junio de 1894. El incendio fué tan voraz i rápido, que nada se alcanzó a salvar de la fragata, escepto un bote en que escapó la tripulacion para refu-

jiarse en otros buques. No hubo tiempo ni para cortar sus cadenas i la MELPÓMENE se fué a pique sobre sus anclas, despues de esperimentar en su cargamento várias esplosiones por espacio de tres horas. Los buques mas cercanos tuvieron que largar sus amarras para huir del peligro.

La MELPÓMENE era de fierro. La autoridad marítima, como asimismo todos los buques surtos en el puerto, prestaron ausilios, aunque fueron mui ineficaces.

La tripulacion, compuesta de 17 individuos, salvó toda, incluso su capitan don J. Hohs; pero no se supo el orijen del incendio.

«TARAPACA.»

Vapor chileno, del porte de 1,100.16 toneladas de rejistro, construido en Belfast con material de fierro en 1859, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1891, propiedad de los señores E. Gerrd i B. Squella, de Valpariso, quienes lo dedicaron a la navegacion jeneral.

Al salir del puerto de Pichidangui al mando de su capitan William Pitt, con un cargamento surtido i una cantidad de metales de cobre que habia embarcado en la localidad, encalló en la roca Casualidad, rompiéndose el costado de estribor por su mediania, lo que le ocasionó una gran via de agua, obligando a su capitan a embarrancarlo en la playa vecina, quedando el casco en 7.3 metros de agua. Dos dias despues un temporal de viento del N. destruyó el casco completamente.

El siniestro tuvo lugar el dia 16 de julio de 1894. Tripulacion i pasajeros salvaron en tierra i asimismo parte de la carga, con el ausilio de buzos.

No hemos obtenido mas detalles sobre este siniestro; pero podemos dejar constancia que la roca Casualidad se encuentra perfectamente fijada en los planos de esa época.

«LIRCAI.»

Bergantin chileno, del porte de 272.25 toneladas de rejistro, construido con material de madera en Braks, en 1871, que

ingresó en la Marina Mercante nacional en 1891, propiedad de E. Merlet, de Valparaiso, quien lo dedicó a la navegacion jeneral.

Hallándose el Lircai al ancla en la rada de Llico, un temparal de viento del cuarto cuadrante lo echó sobre la costa el dia 20 de julio de 1894, donde se destrozó completamente. El bergantin tenia a su bordo un cargamento de trigo, perteneciente a los señores E. Merlet i C.ª

El capitan del Lircai salvó por hallarse en otro buque, donde habia ido en busca de agua i de víveres. El piloto, el contramaestre i tres marineros se salvaron en un bote, trasbordándose a otro buque. Tres marineros mas quedaron solos en tierra.

Las informaciones que nos ha sido dable tener a la vista no dicen si el siniestro fué debido a haber garrado las anclas o faltado las cadenas, que ámbas cosas pueden suceder en una rada tan abierta.

«CAPE BRETON.»

Barca inglesa, del porte de 1420 toneladas de rejistro, capitan Robert W. Brists. Procedia de Bahia (Brasil), en lastre, i consignado a la casa Rogers i C.ª de Valparaiso. La corriente lo arrastró sobre las rocas de Punta Romero en la isla Santa Maria, donde fué destrozada en la mañana del 25 de julio de de 1894. La tripulacion, compuesta de 23 hombres, salvó en los botes de la nave i arribó al puerto de Lota.

No se han comunicado detalles respecto a las evidencias del siniestro.

«CALBUCO.»

Barca nacional, del porte de 613 toneladas de rejistro. Habia salido de Puerto-Montt con un cargamento de maderas i destino al puerto de Coquimbo; pero el 25 de julio de 1894 se fué a pique cerca de la costa de Valdivia a causa de un fuerte

temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló en esos dias.

El capitan i la tripulacion, 13 por todos, salvaron en una chalupa i arribaron sin novedad al puerto del Corral, ausiliados por el vapor MAULE, que salia de Rio Bueno para el Corral.

La barca CALBUCO era de propiedad de los señores Oelckers Hermanos de Puerto-Montt. El siniestro tuvo lugar 25 millas al S. de la desembocadura del Rio Bueno i a 8 de la costa.

El mismo dia 25 de julio, el vapor ingles QUITO, que habia salido de Ancud con destino a Valparaiso i puertos intermedios, se vió obligado a arribar al puerto de salida a causa de la fuerza del temporal del cuarto cuadrante. Este temporal fué uno de los mas récios que se han esperimentado en la costa i que la azotó con rigor en toda su lonjitud; i hubo lluvias desde Iquique al sur con prolongado mal tiempo.

«STATEROOM.»

Barca inglesa que naufragó por frente al cabo Rumena el dia 26 de julio de 1894, por efecto del temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló ese dia. La barca varó en las rocas i fué del todo destrozada. Los náufragos salvaron en los botes i se dirijieron al surjidero del SE. de la isla Santa Maria, donde llegaron sin novedad.

Las informaciones que se han tenido a la vista no adelantan nada respecto a las evidencias del siniestro; pero es de suponer que la barca se haya visto empeñada sobre la costa por efecto del temporal i dado en las rompientes.

«KENT.»

Barca chilena, del porte de 399.25 toneladas de rejistro, construida en Sunderland con material de madera en 1862, que

ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1892, propiedad de los señores Brownell, Levis i C.ª de Valparaiso, dedicándola a la navegacion jeneral.

La KENT se perdió totalmente por los 35° de lat. S. a causa del fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante que sufrió el 13 de agosto de 1894. Descubrió una via de agua que no pudiendo contenerla las bombas, fué abandonada por los tripulantes, salvándose éstos en los botes, en número de 13, que fueron recojidos 18 horas mas tarde por el vapor MILTON, que los condujo a Valparaiso.

La barca KENT procedia del puerto de Coronel i su destino era Coquimbo, con un cargamento de carbon de piedra.

«ESTER.»

Barca chilena del porte de 833.58 toneladas de rejistro, construida en Savonia en 1874 con materiales de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1887, propiedad de don Fructuoso Sanchez, de Valparaiso, dedicándola al cabotaje.

La ESTER, en viaje de Penco para Valparaiso, con un cargamento de carbon de piedra, se fué a pique en el mes de agosto de 1894, por los 36° 20' de lat. S. i 73° 18' de lonj. O., despues de haber esperimentado un fuerte viento del N. Por hacer mucha agua fué abandonada por sus tripulantes a 22 millas distante de la costa, salvando en los botes de la nave. Los náufragos fueron recojidos por el vapor chileno ISIDORA, en viaje de Valparaiso a Lota.

Por las informaciones que se han publicado, la pérdida de la ESTER fué atribuida a la falta de carena de la nave, pues se le habia tenido abandonada durante diez años.

«AMY.»

Barca dinamarquesa que naufragó en la bahia Crosby, cerca del cabo de Hornos, en el mes de agosto de 1894. Habia

salido de Southampton con destino al puerto de Iquique, donde debia tomar un cargamento de salitre.

El trasporte Villarino, del Gobierno arjentino, recojió a los náufragos i los condujo a Buenos Aires.

«LUISA.»

Barca chilena, del porte de 547.35 toneladas de rejistro, construida en Quebec, con material de madera, en 1863, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1890, su dueño don Carlos Fonck, de Valparaiso, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

La Luisa habia salido del puerto de San Juan Bautista, isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, con un cargamento de langostas en latas i destino a Lebu, donde debia tomar un cargamento de carbon de piedra. Al ancla en la rada de Lebu el temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló el 13 de setiembre de 1894, la echó a la costa. El capitan i los 10 tripulantes que la marinaban salvaron en tierra.

La Luisa sufrió pérdida total.

«EUROPA.»

Barca noruega, en viaje de Europa para las costas del Pacífico, se incendió en alta mar por los 39° 23' de lat. S. i 77° 59' de lonj. O., i el dia 11 de setiembre de 1894 fué trasbordada su tripulacion, en número de 18, incluso el capitan, a la fragata inglesa Kirkeudbrightshire, i arribó a Valparaiso 6 dias despues.

«GUAR.»

Barca chilena, del porte de 581.14 toneladas de rejistro, construida en la Roque, con material de madera, en 1872, que ingresó a la Matrícula de la Marina mercante de Chile en

1888, propiedad de don Federico Oelkers, de Puerto-Montt, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

La Guar, capitan Grandy, fué abandonada el dia 17 de setiembre de 1894 a 64 millas al O. de Lota, yéndose a pique pocos momentos despues. El 13 del mismo mes habia sufrido un temporal de viento del cuarto cuadrante que la hizo desarborlar, ocasionándole ademas vias de agua; cegadas las bombas, el agua creció con rapidez i se hizo necesario abandonarla.

La Guar procedia de caleta Buena, en lastre, con destino al puerto de Ancud, donde debia tomar un cargamento de maderas. El capitan se embarcó en un bote con 7 marineros, arribando al dia siguiente a Lota. El segundo bote con 5 marineros se separó en el trayecto, pero en la noche del 20 arribó a Talcaguano, despues de haber permanecido tres i medio dias en el mar, con escasas provisiones.

«PATAGONIA.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), que naufragó un poco al N. del puerto de Coliumo, en la noche del 1.° de octubre de 1894, perdiéndose totalmente.

La Corte Naval inglesa reunida en Valparaiso bajo la presidencia del Cónsul de S. M. B., dió el siguiente fallo respecto al naufrajio de dicho vapor:

«Habiéndose ordenado la formacion de una Corte Naval para practicar las investigaciones que motivaron la pérdida del vapor ingles Patagonia, despues de reunirse durante los dias 10 al 13 del presente (octubre), la Corte ha arribado al resultado siguiente:

«El vapor Patagonia fué construido en Glasgow en el año 1859, con material de fierro, i media 1790 toneladas de rejistro, propiedad de la Compañia de Navegacion por Vapor en el Pacifico, matriculado en Liverpool bajo el número 58,995, de cuyo puerto habia salido el 25 de agosto de 1894, en viaje

a Valparaiso, conduciendo un cargamento de mercaderias surtidas i 39 individuos de dotacion de capitan a paje, al mando del señor Richard Jones.

«De las declaraciones hechas ante la Corte Naval, se desprende que nada de importancia habia ocurrido a bordo durante la navegacion hasta el domingo 30 de setiembre, dia en que se hicieron las últimas observaciones que fijaron el punto de la nave en 40° 35' de lat. S. i 74° 15' de lonj. O. Que el rumbo dado despues de obtener el punto indicado fué para pasar claro de la isla Mocha a 15 millas de ella; que el tiempo despues de mediodia cambió haciéndose cerrado i borrascoso, continuando así hasta la tarde del siguiente dia. Que desde las 10 h. a. m. del lúnes 1.° de octubre el andar del buque fué reducido de cuando en cuando a fin de hacer uso del eacandallo de costa, sin cojer fondo con 75 brazas. Que poco despues de las 8 de la noche del mismo, navegando con las máquinas a un andar reducido, con tiempo cerrado i chubascoso, acompañado de lluvia, se avistó una luz o faro por estribor, a una distancia de 10 a 15 millas. Que aceptando la distancia o punto de la nave en ese momento i que el faro a la vista era de luz centellante o de destellos; el capitan i oficiales la tomaron por la farola de la isla Santa Maria. Que en consecuencia el rumbo fué cambiado en demanda de la bahia de Arauco i a la vez se dió mas velocidad a la marcha del buque. Que como a las 10 h. 20 m. p. m. de la misma noche, continuando ésta mui oscura i achubascada, repentinamente se vió por la proa, tanto por el capitan como por los oficiales, rompientes i tierra. Que inmediatamente se ordenó parar i dar atras a toda fuerza a las máquinas; pero desgraciadamente demasiado tarde para evitar el peligro, por lo que el vapor encalló un poco al N. de la punta llamada Lingueral, dos millas al N. de Punta Talca i 7 millas al N. de Tomé, bahia de Concepcion, siendo pocas horas despues una pérdida total, no habiendo pérdida de vidas.

«La Corte, despues de un deliberado estudio i consideraciones sobre las investigaciones hechas, ha encontrado que desde el medio dia del 30 de setiembre hasta las 8 h. de la

noche del lúnes 1.° de octubre, se ha navegado el buque con todos los cuidados i precauciones que son necesarias. Que cuando se avistó el faro poco despues de las 8 de la noche del lúnes, aceptando el punto de la nave en ese momento, justifica hasta cierto punto la suposicion que la citada luz fuese la que se exhibia en la isla de Santa María, i por lo tanto el capitan enmendó su rumbo de una manera conveniente.

«Que la diferencia entre el faro de la isla Santa Maria i el de la Quiriquina es tan pequeño, que es mui fácil equivocar el uno con el otro, especialmente con tiempo borrascoso. Que el buque esperimentó, en efecto, mar i viento de proa el dia ántes del siniestro i que, a pesar de esto, se encontró 25 millas mas al NE. que el punto indicado por la estima: esto demuestra que la estima fué influenciada i errónea i que la nave habia sido arrastrada desde el medio dia del domingo, i que esta circunstancia ha contribuido mui directamente a la pérdida de la nave, sobre todo si se toma en cuenta que la corriente en cuestion es mucho mayor que las conocidas i considerada en la estima.

«Que hai culpabilidad de parte del capitan por el exceso de confianza que tuvo al avistar el faro, puesto que con el tiempo cerrado i borrascoso que tenia esa noche, no le permitia identificar de una manera precisa i segura el faro en cuestion, i que demostró falta de precaucion con el hecho de hacer navegar su buque a toda velocidad, bajo las circunstancias de esa noche.

«Por lo tanto, la Corte, sin suspender su certificado o título, lo amonesta para que en lo sucesivo sea mas precavido.

«Finalmente, la Corte encuentra que no hai cargos ni responsabilidad contra los oficiales ni equipaje del vapor, i que la disciplina se mantuvo tanto en los momentos del naufrajio como después de él.

«Dado i firmado de nuestra propia mano en Valparaiso, a 13 del mes de octubre de 1894.—(Firmado). *E. Joste.—Alex-Max.—B. Elliot.—J. W. Warbuston*, presidente de la Corte.»

«PANDORA.»

Goleta inglesa perdida totalmente en Punta Molinas (estrecho de Magallanes) en principios de octubre de 1894. Las informaciones no especifican la causa del siniestro, pero dejan constancia que la pérdida fué total, salvando todos los náufragos.

«CANTON.»

Vapor ingles, del porte de 1820 toneladas de rejistro, propiedad de W. i R. Couple i C.ª de Grenock. Procedia de las Palmas i su destino era Corral i Valparaiso, con un cargamento de rieles i 23 tripulantes, capitan Mr. Bell. Al desembocar el estrecho de Magallanes, por el occidente, esperimentó un fuerte temporal del cuarto cuadrante i los fuertes balances le hicieron correr la carga que llevaba, tumbándolo considerablemente. Cinco dias permaneció en esta posicion. El capitan arribó al estrecho en busca de un puerto para arreglar la carga i llegar en seguida a Punta Arenas, reponer el combustible i continuar despues a su destino; pero al pasar por Suing-bay, chocó con unas rocas, yéndose a pique, hasta quedar con solo la proa sobre el agua, perdiéndose totalmente.

Suing-bay queda un poco al NO. de cabo Froward i como a 100 millas distante de Punta Arenas de Magallanes.

El naufrajio tuvo lugar el 18 de octubre de 1894, a las 7 h. 30 m. p. m., i el 19 a las 8 a. m. los náufragos se dirijieron a la colonia chilena, donde llegaron sin novedad. No hubo pérdidas de vidas.

1895

«JULIETA.»

Goleta nacional, del porte de 60.69 toneladas de rejistro, construida de madera en Puerto Mednay en 1880, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1890, propie-

dad de R. Stumberauch, de Punta Arenas de Magallanes, quien la destinó al cabotaje.

La JULIETA habia zarpado de Punta Arenas con destino a la bahia de San Sebastian, en la costa del Atlántico de Tierra del Fuego. Con motivo de un temporal naufragó a principios del mes de abril de 1895. La goleta conducia un cargamento de mercaderia surtido para la Estancia que iba a fundar la Sociedad Esplotadora de la Tierra del Fuego, en las vecindades de San Sebastian, en territorio chileno.

La JULIETA se perdió totalmente, pues varó con marea llena i en un fondo de fango suelto, en un punto donde la diferencia de nivel de las mareas es como de 11 metros. La goleta se hundió en el fango 2.7 metros i el palo mayor la desfondó arrancándole la quilla, sufriendo ademas otras averias.

El capitan don Manuel Souza, portugués, que navegaba en la JULIETA desde muchos años atras, era un antiguo marino, mui estimado en Punta Arenas de Magallanes. Tanto el capitan como los tripulántes salvaron en tierra i asimismo una parte del cargamento, que se habia desembarcado ántes del temporal.

«ARDENCLUTHA.»

Fragata inglesa, del porte de 1.221 toneladas de rejistro, construida con material de fierro en los astilleros de Glasgow en 1876. Era propiedad de los señores Edmanson i Mithell de aquella plaza. Procedia de Puget Sound (Vancouver), de donde habia salido el 6 de enero de 1895 con un cargamento de 930,000 pies de pino Oregon, consignado al señor Juan Franichevinch del puerto de Iquique.

La ARDENCLUTHA venia al mando del piloto Mr. C. E. Webb, que por primera vez hacia viaje a Iquique. El equipaje se componia de 23 hombres. El viaje habia sido feliz; pues desde la salida de Puget Sound hasta avistar la costa chilena no habia ocurrido a bordo ninguna novedad hasta las 7 h. 30 m. p. m. del 12 de abril, que encalló en la costa de Bellavista, un poco al S. de Iquique, puerto de su destino. He aquí como

describe el naufrajio el *Nacional* de Iquique del 14 de abril:

«En la tarde de anteayer se avistó por el SO. un buque de vela que navegaba en demanda del puerto.

«Serian las 4 h. 30 m., mas o ménos.

«El mar estaba tranquilo, a pesar de que soplaba una brisa del sur bastante fresca.

«Poco a poco fué amainando ésta, i ya a la hora del crepúsculo el viento habia calmado completamente.

«Por este motivo el buque se vió en la imposibilidad de llegar a nuestra bahia antes de la entrada de la noche, como era, sin duda, el propósito de su capitan.

«Pero miéntras tanto habia salvado una considerable distancia i encontrábase a no mas de média milla de la playa, frente a los baños públicos de Bellavista.

«En este paraje la sorprendió la noche, i comprendiendo el capitan el eminente peligro que corria, hizo, segun se asegura, señales pidiendo remolque para salvar de un seguro naufrajio.

«No entraremos nosotros a decir si esas señales fueron o no hechas i atendidas; pues éste es un grave caso que la justicia ha de dejar plenamente esclarecido, ya que dicho buque parece haberse perdido únicamente por no recibir ausilio en tiempo oportuno.

«Abandonada la nave a las fuertes corrientes que hai al sur de la isla, fué avanzando mas i mas hácia los bajos de los citados baños, en medio de la natural angustia de su tripulacion, que a cada momento creia ver al buque estrellarse contra una roca.

«Fué entónces cuando, ateniéndonos tambien a informaciones que estimamos autorizadas, se hizo nuevamente señales pidiendo ausilio. Nos aseguran que a bordo se dispararon varios cohetes de luces i algunos tiros de revólver o carabina.

«El buque seguia avanzando hácia la playa hasta llegar a unos cien metros del establecimiento balneario de Bellavista, punto donde encalló arrastrada por la corriente. Eran las 7 h. 30 m. p. m., mas o ménos.

Luego que la gobernacion marítima tuvo noticia del naufrajio, se dió órden de caldear al remolcador CAVANCHA para salir a prestar ausilio. El práctico, señor Pelati, se dirijió en un bote al lugar del siniestro, i siguieron a éste otras embarcaciones. El crucero de la República PRESIDENTE ERRÁZURIZ, mandó tambien un bote bien tripulado i un remolcador; pero al llegar al punto en que habia encallado la ARDENCLUTHA, se convencieron todos de que era imposible el salvamento de la nave, i llevaron a tierra al capitan i tripulantes, en número de 23, con sus equipajes. El salvamento quedó terminado a las 11 de la noche.

La fragata comenzó a hacer agua desde su primer choque en fondo de piedra, sondándose en seguida mas de 4 metros de agua en la bodega.

El capitan Webb pasó al siguiente dia el parte que va a leerse, enviado a la gobernacion marítima:

"El infrascrito, C. E. Webb, capitan de la fragata británica ARDENCLUTHA, a usted espongo: que salí de Port Townsed el dia 6 de enero de 1895, con un cargamento de madera i destino a Iquique, donde llegué el 12 del presente. Deseando tener práctico a bordo, goberné con el buque de mi mando en direccion al faro, i a una distancia de seis millas mandé izar al tope de trinquete la bandera de práctico.

"A las 6 h. 30 m. p. m. viendo que nadie venia a bordo, principié a encender luces de bengala, i navegando con pocas velas venia sondando, teniendo un vijia a proa para anunciarme si se veia alguna reventazon.

"De repente no me fué dable ver la luz del faro, equivocándola despues con una luz eléctrica de tierra.

"La sonda marcaba en esos instantes quince brazas de fondo i ordené alistar las dos anclas; pero en ese momento el vijia me anunciaba reventazon a proa.

"Sin pérdida de tiempo mandé poner el timon de orza i bracear en facha a popa, pero el buque no obedeció a la accion del timon.

"Inmediatamente mandé fondear i cargar todas las velas.

"Debo prevenir que el viento habia quedado casi en calma

completa, i el buque arrastrado por la corriente se iba a la playa, adonde encalló.

"Las bombas acusaron poco despues doce pies de agua, lo que me convenció de la imposibilidad de salvar el buque.

"A las 11 h. p. m. 18 pies de agua en el buque.—(Firmados.)—*C. E. Webb*, capitan.—*W. H. Westcott*, segundo piloto.—*R. Carruther*, carpintero.—*J. H. Williams* i *A. Bonelle*, marineros."

El gobernador marítimo de Iquique al dar cuenta del naufrajio de la ARDENCLUTHA, dice, entre otras cosas, lo siguiente, que importa como un proceso contra el capitan de la nave:

"Iquique, abril 15 de 1895.—Núm. 120.—Como lo anuncié a V. S. en mi telegrama de 13 del corriente, en la noche del 12 a las 7 h. p. m. varó en las rompientes frente a los baños de Bellavista de este puerto, la fragata inglesa ARDENCLUTHA, que venia procedente de Port Towsend, con 95 dias de viaje i un cargamento de madera.

"Tan pronto se tuvo noticia del siniestro se tomaron las medidas necesarías con el objeto de ausiliarla.

"Se ordenó caldear al remolcador CAVANCHA i se trató de remolcarla en la marea llena; pero no fué posible llevar adelante esa medida por tener el buque sus fondos destrozados, como acusaba la sonda que indicaba doce pies de agua. Ademas, la marejada reventaba con violencia sobre la banda de estribor, inundando la cubierta superior, por lo cual se juzgó poco prudente dejar a su bordo la tripulacion, la que se desembarcó toda sin desgracia personal.

"Como V. S. verá por la copia de la declaracion del capitan, i la de los demas que están contestes, el siniestro fué orijinado por un error del capitan, que equivocó la entrada del puerto, tomando por ésta, segun él dice, las luces eléctricas del sur de la poblacion, i por no haber visto la luz del faro.

"La zona de sombra de este faro está al E. de la línea de Punta Piedras a Punta Gruesa; el hecho solo de no ver la luz era indicio de sobra para no seguir adelante, sino para fondear lo mas pronto posible, o bien tomar la vuelta de

fuera como lo aconsejan los derroteros a los buques que, sorprendidos por la noche a inmediaciones de este puerto, i tanto mas debió hacerlo el capitan Webb, cuanto que venia a este puerto por primera vez.

"La Ardencluтha fué avistada por la tarde momentos ántes de oscurecer, pero no se le vió la señal de práctico; nada hacia presumir que pretendiera tomar el puerto, cuando jeneralmente toman la vuelta de fuera al venir la noche. Habiendo calmado el viento ya dentro de la zona de sombra del faro, fué arrastrada por la corriente hácia las rompientes nombradas i la marejada, que esa noche se hacia sentir con fuerza, echó todavia mas a tierra a la nave encallada..."

UN BUQUE.

En el mes de febrero de 1895 se hallaron en la costa de la isla Mas-a-Tierra de Juan Fernandez los restos de un buque desconocido, un bote i algunos víveres; pero ninguna jente. Se supuso por entónces fuesen los de algun buque ballenero.

«ARABIA.»

Fragata de los Estados Unidos de América, capitan Mac-Loan, perteneciente a los señores Homton Hermanos, en viaje de Nueva York para San Francisco de California, con un cargamento surtido, se fué a pique en la noche del 25 de mayo de 1895, sesenta millas al S. de las islas de Diego Ramirez.

Ese dia la Arabia fué asaltada por una horrible tormenta de nieve que duró seis horas consecutivas, envolviendo al buque completamente i haciendo imposible toda maniobra: arrancadas primero todas las velas i en seguida toda la arboladura, abriéndose tres rumbos por los cuales hacia agua en abundancia.

En esta forma corrió el tiempo; pero a las 7 h. de la noche,

no habiendo ya esperanza de salvar la nave, capitan i tripulantes resolvieron abandonarla, i média hora despues la ARABIA se sumerjia en el Océano.

El capitan, su señora i un niño de 7 años, con los 28 tripulantes se embarcaron en tres botes bien aprovisionados, llegaron en la mañana del dia siguiente (26) a la isla desierta de Diego Ramirez, que se halla al SO. del cabo de Hornos. Allí encontraron los náufragos un edificio de madera que el capitan Howard habia construido en 1885 como albergue para sus escursiones i caza de lobos marinos.

Permanecieron los náufragos 6 dias a la espera de una nave que los sacara de su aislamiento, hasta que a las 5 h. p. m. del 1.° de junio los recojió la barca inglesa ACHILES, capitan Dumbar, en viaje de Iquique para Hamburgo. Este capitan los trató con toda consideracion i los condujo a Montevideo, donde llegaron el 28 del mismo mes.

El capitan Mac-Loan al abandonar la isla de Diego Ramirez, dejó en la casa que lo habia hospedado todas las provisiones que le sobraban, para que pudiesen servir mas tarde «a sus sucesores,» que suelen frecuentar esta isla todos los años; hermosa accion que solo pueden apreciar los que conocen las desgracias i los infortunios de mar en rejiones tan procelosas como el cabo de Hornos.

«SAN CARLOS.»

Goleta chilena que servia de depósito para el vapor que acarrea el agua potable de Arica.

Una gran braveza de mar ocurrida en la bahia de Iquique el dia 1.° de junio de 1895, le hizo cortar su rejera, i garrando en seguida fué a varar en la playa del Colorado, donde se perdió totalmente.

«TARAPACÁ.»

Balandra chilena del tráfico de la costa de su nombre, fué destruida completamente en Guanillo el 1.° de junio de 1895,

con motivo de una gran braveza de mar que se esperimentó en la costa, i que duró desde el 30 de mayo hasta el dia 2 de junio.

«NATIVIDAD.»

Barca chilena del porte de 459 toneladas de rejistro, que naufragó el dia 14 de junio de 1895, 3 millas al S. de la desembocadura del rio Palena. La tripulacion salvó en los botes i arribó al puerto de Quellon, en la isla grande de Chiloé.

La Natividad conducia un cargamento de maderas, destinado a los puertos del N. del pais. Nave i cargamento pertenecian a don Estéban Eucariaza i estaban asegurados en 8,000 pesos. El buque era de madera. Habia sido construido en Liverpool en 1861 i contaba 34 años de edad.

Las informaciones que se han tenido a la vista no espresan el estado del tiempo ni las evidencias del siniestro.

«WILLIAM W. CRAPS.»

Barca de los Estados Unidos de América, construida con material de madera i del porte de 1,272 toneladas de rejistro, al mando del capitan W. W. Hardy, que se incendió en la caleta de Junin el dia 2 de junio de 1895, yéndose a pique en pocos minutos.

La barca estaba cargada con mas de 40.000 quintales españoles de salitre, i se hundió en medio de un torbellino de fuego, sin que nada pudiesen hacer sus tripulantes ni los de los demas buques surtos en Junin.

La tripulacion salvó sin novedad. A las 9 h. 30 m. p. m. el buque se hundia. No se supo el orjien del fuego; pero se supuso por entónces que alcanzó a la bodega la colilla de un cigarro, vicio tan comun a bordo i que tantos siniestros ha ocasionado, por descuido de las tripulaciones.

«OCEOLA.»

Barca chilena del porte de 671 toneladas de rejistro, construida en Inglaterra en 1878 con material de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1893, su dueño la Compañia Esplotadora de Maderas de Valparaiso, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

Salió de Valparaiso con destino al puerto de Ancud, en lastre, i naufragó el dia 18 de julio de 1895, sobre la costa N. de la isla Guafo.

Solo salvaron en tierra el piloto Francisco Baraona i el marinero Cárlos Bernabé, como lo justificó una tabla hallada mas tarde en la costa de la isla el dia 3 de noviembre del mismo año, por una chalupa que recorria el bojeo de dicha isla, en la cual se hallaron escritos los nombres de los náufragos.

La barca Oceola se habia dado como perdida a fines de julio de ese año, ignorándose el lugar del siniestro i las causas de su pérdida; pero con motivo del hallazgo de la citada tabla, los tripulantes de la chalupa recorrieron la costa de la isla, sin hallar a los náufragos, pero sí algunos fragmentos de la Oceola.

La chalupa arribó a la ciudad de Castro el 16 de noviembre, i sus tripulantes hicieron saber a la autoridad local el hallazgo de la tabla, i al dia siguiente se despachó una embarcacion contratada al efecto de prestar ausilio a los náufragos.

El 30 del mismo mes regresó la embarcacion al puerto de salida, siendo portadora de dos cadáveres que fueron encontrados en la isla Guafo i que indudablemente eran los de los dos tripulantes que se citan en la tabla recojida por la chalupa.

La isla Guafo situada al SO. de la isla Grande de Chiloé, se hallaba por entónces deshabitada en su totalidad; pero existian en ella numerosos mastines salvajes que se alimentaban con el marisco de las playas i algunas aves de mar que solian cojer.

Los dos náufragos citados deben haber sido víctimas de los efectos del naufrajio mas que de las necesidades i de la inclemencia de la comarca: pues las playas de la isla ofrecen, como queda dicho, algunos mariscos, yerbas de mar comestibles, algunas papas silvestres, etc.

«MARIA VELAZQUEZ.»

Barca chilena del porte de 703.01 toneladas de rejistro, construida en La Roque, con material de madera, en 1874, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1891, propiedad de don Manuel Guzman Velazquez, de Valparaiso, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

La barca salió del puerto de Ancud al mando del capitan don Martin Argacha (español) el dia 10 de julio de 1895 con destino a Iquique, conduciendo un cargamento de maderas. Un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, de los mas récios que suelen esperimentarse en las costas de Chiloé, en la estacion del invierno, la trabajó desde su salida hasta hacerla arribar al puerto de partida, destruida su obra muerta i con pérdida de diez de sus tripulantes.

El 21 del mismo mes, dia en que el temporal de viento era mui récio, los empleados del faro de Punta Corona vieron a la fragata MARIA VELAZQUEZ que se acercaba al puerto i que solo tres hombres atendian a la maniobra. Un poco mas tarde esos tres hombres alistaban un bote i se dirijian a la costa, procurando salvar del naufrajio; mas una rompiente del mar, entre las rocas, los hundió, haciéndolos perecer, sin que alma viviente pudiese contar los detalles del siniestro. Momentos despues el mar fué arrojando a la costa los restos del buque, i en uno de sus fragmentos se leia: MARIA VELAZQUEZ, dando a conocer el nombre del buque que se habia hundido a la vista de los guardianes del faro de Punta Corona, sin que éstos pudiesen hacer nada en su ausilio.

Las víctimas fueron:

Capitan, don Martin Argacha, natural de España; piloto,

Cárlos 2.° Aspholn, natural de Chile; contramaestre, Pedro Alempeña, natural de las islas Filipinas; cocinero, José Zinker, natural de Chile; mayordomo, Dario Zinker, id. id. Marineros: Enrique Barrientos, chileno; Manuel Mercado, id.; Manuel Brito, id.; Alberto Labssen, ingles. Mozos: José D. García, chileno, Francisco Leviante, id.; Tomas Soto, id.; Atilio Savaresse, id.

«FANNY.»

Fragata alemana del porte de 1,600 toneladas de rejistro, con un cargamento de carbon de piedra. Se incendió éste el dia 23 de julio, viéndose obligada a arribar a la bahia de Ancud, i cinco dias despues se presentaba a la vista del faro de Punta Corona, remolcada por el vapor de la misma nacionalidad LAVINA.

Como pusiese señal de ausilio, salió el vapor CHACAO a su encuentro llevando a la autoridad marítima de Ancud, i se continuó el remolque hasta el punto denominado El Dique, donde se fondeó la FANNY i comenzaron los empeños por apagar el fuego.

Se mandó a Ancud por el cuerpo de bomberos i todo su equipo; pero fueron inútiles todos sus esfuerzos, no obstante de haberse trabajado con denuedo hasta las 3 de la mañana del dia lúnes 29 de julio.

El fuego invadió de tal manera el buque que hubo necesidad de abandonarlo, renunciando a todo esfuerzo, procediendo su capitan al salvamento de sus papeles i demas objetos de la cámara, dirijiéndose en seguida a tierra con todos los tripulantes, para iniciar la protesta de estilo i demas jestiones judiciales.

La fragata FANNY debió haber salido de Hamburgo el dia 1.° de mayo de 1895, conduciendo un cargamento de 2,500 toneladas de carbon de piedra con destino a Tocopilla, consignado a Folsch i Martin.

«BRON CARLO.»

Barca italiana en viaje de Europa para el Pacífico, que chocó con la barca inglesa Cóndor, a la altura del cabo de Hornos durante la noche (a fines de agosto o principios de setiembre de 1895), yéndose a pique la Brón Carlo instantáneamente, por haberse abierto con la colision. La Cóndor arrió sus botes para recojer a los náufragos; pero solo pudo salvar tres de sus tripulantes, pereciendo ahogados 16 hombres.

Durante toda la noche permanecion en el agua los botes procurando el salvamento; pero al amanecer del dia siguiente no vieron en la superficie del mar resto alguno de la Bron Carlo. La Cóndor siguió su viaje, con la proa destrozada, dejando a los tres náufragos en Punta Arenas, donde fueron atendidos.

«EUROPA.»

Barca alemana, capitan M. Yepsen, en viaje de Leith para San Francisco de California, con un cargamento de carbon de piedra, se incendió el dia 7 de setiembre de 1895, hallándose por los 57° 38' de lat. S. i 75° 30' de lonj. O.

La barca inglesa Ferfarshire, capitan C. Evans, recojió a los náufragos i los condujo al puerto de Talcaguano, donde arribó el dia 1.° de octubre, sin mas objeto que desembarcar la tripulacion de la Europa.

La tripulacion salvó toda i se componia del capitan ántes nombrado, del primer oficial Leith, del segundo E. Catocil, del carpintero C. Yepsen, del cocinero N. P. Anderson, del herrero A. Muller i de 12 marineros, sumando todos 18 personas.

UNA BALANDRA.

Comunicaciones del puerto de Tomé hicieron saber, por personas llegadas de Vega Itata, el naufrajio de una balandra

en la boca de aquel rio, el dia 4 de octubre de 1895. La balandra habia salido de la ria de Constitucion con destino a Valparaiso, conduciendo un cargamento de 500 sacos de carbon de espino, muchas aves de corral i no poca cantidad de huevos de gallinas.

La tripulacion, compuesta de 5 hombres, salvó en tierra. Nada se dijo respecto a las evidencias del siniestro, como ocurre comunmente al darse cuenta de los naufrajios de que son víctimas las naves chilenas.

«GARFIELD.»

Fragata inglesa, procedente de Hamburgo, que se incendió a principios del mes de octubre de 1895, teniendo que ser abandonada el dia 4 por los 34° 50' de lat. S. i 73° 27' de lonj. O. El capitan de la barca alemana PAPOSO recojió al capitan Duncan Mc. Intene i a los tripulantes de la GARFIELD el dia 6 i los condujo a Valparaiso.

Al ser abandonada la GARFIELD habia ya desarbolado de dos de sus palos a causa del incendio, i agregó el capitan que creia que la fragata habria podido permanecer a flote, aun sin arboladura, por ser el casco de acero i tener dos cubiertas, siendo la superior del mismo metal; i tambien por tener dos mamparas a prueba de agua, una a popa i otra a proa.

El capitan de la PAPOSO agregó por último, que el dia 6 saltó el viento por el SO. fresco i mar del mismo cuadrante.

«ERNEST.»

Barca alemana del porte de 958 toneladas de rejistro. Al medio dia del 8 de octubre de 1895 dejó la bahia de Iquique, remolcada por el vaporcito CAVANCHA, cargada con 34.000 quintales españoles de salitre i destino a Europa.

Se hallaba la nave como a 3 o 4 millas del puerto de salida, todavia remolcada por el CAVANCHA cuando se notó que hacia

agua en tanta abundancia que corria sério peligro de irse a pique de un momento a otro.

El capitan de la Ernest, Mr. C. L. Albrecht, una vez cerciorado de que era materialmente imposible salvar el buque, hizo señal de ausilio al remolcador, el que llegó a colocarse al costado del buque en peligro. En él se embarcó el capitan i toda la tripulacion sin que el primero alcanzase a poner en salvo sus papeles i equipaje. I procedió, dicen las noticias, con mucha prudencia; pues un instante despues el buque se tumbaba sobre babor i se hundia en el mar.

La Ernest era de material de fierro i construida en 1867. El cargamento de salitre pertenecia a Vorwerk i C.ª de Valparaiso i la nave a J. H. Nicolai, residente en Brocke. Tanto la nave como el cargamento estaban asegurados.

Mas tarde los capitanes de algunos buques surtos en el puerto de Iquique, opinaron que la abertura del rumbo que causó el anegamiento de la Ernest pudo haber sido ocasionado por un fuerte temblor de tierra que se habia esperimentado dias ántes de la salida de la barca, por la vetustez de la nave, que ya frisaba en 28 años de edad, i no seria estraño por la trepidacion que sufre una nave al ancla, con los grandes temblores de tierra.

«CALCUTA.»

Barca inglesa del porte de 750 toneladas de rejistro, en viaje de las costas del Pacifico i destino a Europa, hallándose a la altura del cabo de Hornos comenzó a hacer agua inopinadamente, viéndose sus tripulantes obligados a abandonar el buque en el mes de setiembre de 1895.

Uno de los botes, tripulado por el capitan i 10 marineros, recaló al puerto de San Juan del Salvamento, en la isla de los Estados.

Los náufragos fueron recojidos por el trasporte arjentino 1.º de Mayo, que los condujo a Buenos Aires el 19 de noviembre. Del bote que comandaba el primer oficial i demas náufragos no se ha tenido noticia.

«PORTHIA.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 2,371 toneladas de rejistro, al mando del capitan Carter, con un cargamento de carbon de piedra. Habia salido de Liverpool en el mes de junio, con destino a San Francisco de California, i se incendió su cargamanto el dia 24 de setiembre de 1895, hallándose por los 40° de lat. S. i 80° de lonj. O. por lo que fué necesario abandonarla.

El capitan se embarcó con 11 hombres en el primer bote; el primer piloto lo hizo en el segundo con 8 marineros, i el segundo piloto en el tercer bote con los 7 hombres restantes. Durante los primeros dias los botes navegaron en conserva, rumbo a las islas de Juan Fernandez, que era la tierra mas cercana; pero un viento duro del SE. que les sobrevino, los separó.

El tercer bote se dirijió a Valparaiso i fué recojido por la barca inglesa SABRINA a las 6 de la mañana del dia 13 del mes de octubre, cuando ya habia fallecido el marinero David Jones, el dia 11.

El Gobierno de Chile hizo salir al escampavia CÓNDOR el dia 15, con destino a las islas de Juan Fernandez, en busca de los otros botes i con órden de darles ausilios i conducirlos a Valparaiso en caso de hallarlos.

Cuando el CÓNDOR llegó a la isla de Mas-a-Tierra, hacian 10 dias que los náufragos de la PORTHIA habian arribado a ella. Tomó a su bordo al capitan i 18 tripulantes i los condujo a Valparaiso, donde llegaron en la mañana del dia 21, poniéndose los náufragos a la disposicion del cónsul de los Estados Unidos de América.

«GLASGOW.»

Barca británica que se varó en la caleta de Guanillos el dia 23 de octubre de 1895, perdiéndose totalmente, quedando sus restos sobre rocas i como a 60 yardas de la costa.

El capitan i tripulacion salvaron en los botes de la nave, pero perdiendo todos sus equipajes.

Las informaciones que se han tenido a la vista no señalan las evidencias del siniestro, i es de suponer que hayan garrado sus anclas por efecto de alguna braveza de mar, tan frecuentes en esa costa.

«HELEN SCOTH.»

Barca alemana en viaje del puerto de Taltal para Porsmouth, con un cargamento de salitre. Doblando el cabo de Hornos tuvo una colision con la barca noruega BOLIVIA, i con tan mala fortuna, que se fué a pique a los pocos minutos, por los 55° 54' de lat. S. i 63° de lonj. O. El choque tuvo lugar a las 10 h. 30 m. p. m. de un dia de octubre de 1895.

Salvó el capitan i 12 tripulantes de los 19 que componian la dotacion de la HELEN SCOTH; cuatro hombres perecieron ahogados, no obstante los esfuerzos que hicieron por salvarlos los tripulantes de la BOLIVIA.

«COPERNICUS.»

Vapor ingles de la Compañia Lamport i Halt, del porte de 2,052 toneladas de rejistro, construido en 1888 con material de fierro, procedente de Europa, i hacia su 18.° viaje al Rio de la Plata, al mando de su capitan Mr. W. H. Jaislem.

Llegó a Punta Arenas de Magallanes en el mes de octubre de 1895, i el 16 del mismo mes dejó aquel puerto con destino a Valparaiso, conduciendo pasajeros i un cargamento surtido, sin haberse tenido despues noticia de él; pero se sabe que su intento era desembocar al Pacífico i seguir por él su viaje.

A mediados de noviembre el Gobierno de Chile comisionó al trasporte nacional ANGAMOS para que saliese en su busca o de los náufragos; i a fines del mismo mes el Almirantazgo

británico ordenó al jefe de la Estacion Naval en el Pacífico, enviase alguna de las naves a sus órdenes en busca del Copernicus.

A mediados del mes de diciembre aun no se sabia nada del citado vapor, dándosele por perdido totalmente. Entre las diversas versiones que circulaban en Punta Arenas, una suponia que se hubiese ido a pique pasándose por ojo al desembocar al Pacífico, por efecto de su mala estiva; otra suponia que la pérdida podria atribuirse a una esplosion, pues el vapor conducia gran cantidad de esplosivos, como pólvora, dinamita, etc.; i otra, en fin, una descompostura en las máquinas a causa de lo tormentosa de la desembocadura del estrecho, i que hubiese sido arrojado el vapor a la costa a impulsos del viento i de la mar del O., al S. del cabo Pilares. Esta última version pareció siempre la mas probable.

Los buques ingleses encargados de buscar al Copérnicus han sido los de la marina real británica Icarus i Comus. Este último encontró un cadáver en el surjidero Sfieds, en el estrecho de Magallanes, el 26 de diciembre. Se hallaba justamente sobre la línea de la mas alta marea. Los botones de los pantalones tenian marcadas las palabras *our make*. En los bolsillos se le encontraron los artículos siguientes: un pañuelo rojo, un paquete de tabaco con la marca *David Dunlopey*, la marca de Estados Unidos de América i varios otros artículos.

No se encontró ningun nombre que indicara su persona. Tenia ceñido su cuerpo con un cinturon o chaleco salvavida i se encontraba vestido de la manera siguiente: dos pares de pantalones azules de lanilla, una camisa de hilo con listas rojas, calzoncillos de merino color chocolate; dos chaquetas, una de brin i otra de paño, i zapatos de cuero Garibaldi.

Aparentemente el cadáver habia sido devorado por las aves de mar, parte de la cabeza, del cuerpo i del brazo derecho; i a juicio del comandante, el cuerpo debia hallarse allí desde una quincena atras. Fué sepultado en el mismo lugar.

Mas tarde, los tripulantes de la balandra nacional Margarita, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, halla-

ron en la costa de Puerto Angosto el dia 26 de mayo de 1896, una salvavida con el nombre de COPÉRNICUS i una verga del mismo buque. Puerto Angosto dista de cabo Pilares cosa de 57 millas, en la costa N. de la isla Desolacion.

«ICEBERG.»

Fragata de los Estados Unidos de América, al ancla en caleta Junin, con un cargamento de 18,000 quintales españoles de salitre, se incendió en la noche del 18 de noviembre de 1895: el fuego incrementó rápidamente, i dos horas mas tarde la fragata se iba a pique. No fué posible combatir el fuego desde el primer momento, por lo que el capitan i la tripulacion abandonaron la ICEBERG, salvando tan solo los papeles del buque i el equipaje de los tripulantes.

La fragata era del porte de 1.335 toneladas de rejistro, construida con material de madera i perteneciente a la Matrícula de Boston. Sus propietarios eran los señores John Varner i C.ª de Nueva York. Buque i cargamento estaban asegurados.

«ARCTURUS.»

Fragata alemana del porte de 1,116 toneladas de rejistro, con un cargamento de 31,584 quintales españoles de salitre a su bordo. Estando al ancla en el puerto de Iquique, comenzó a incendiarse a las 2 h. 03 m. p. m. del dia 10 de noviembre de 1895. Tan pronto como se dió la señal de alarma, centenares de individuos acudieron en su ausilio. La corbeta de S. M. B. HYACINTH mandó sus botes en ausilio de la ARCTURUS, al paso que los demas buques surtos en la bahia hacian lo mismo. Tambien acudieron las autoridades marítimas.

Quince minutos despues de haber comenzado el incendio caian los palos mayor i mesana, siguiéndole el de trinquete a los pocos momentos. Como la nave era una hoguera que ponia en peligro a la fragata británica ANCON i

a la goleta norte-americana Argos, los ausiliantes las remolcaron para ponerlas a salvo.

La Arcturus era un hermoso buque de fierro, construido en los astilleros de Vegesack en el año de 1878, i, por consiguiente, contaba con 18 años de servicio.

El incendio fué tan voraz que la tripulacion no tuvo tiempo de salvar sus equipajes, i el capitan tan solo dos cronómetros, perdiendo todos sus papeles de importancia. La tripulacion se componia de las siguientes personas:

Capitan, F. Bonnharst; H. Kühlke, primer oficial; F. Albers, 2.° oficial; carpintero, C. Green; cocinero, P. Heithoff; mayordomo, F. Freilog; 10 marineros; 2 pilotines i 3 grumetes. En todo 22 hombres, sin que ocurriera desgracia personal.

«INCLUVA.»

Vapor ingles, construido con material de fierro en New Castle, en 1881, propiedad de los señores Furness i Withy, de Liverpool. En viaje de Cardiff para Acapulco, con un cargamento de 3,500 toneladas de carbon de piedra, naufragó el dia 3 de noviembre de 1895 a las 5 h. a. m. en el rodal llamado Dormidos de Afuera que destaca la isla Santa María, perdiéndose totalmente.

El capitan Mr. W. Garthwaite, 26 tripulantes i dos polizones que se descubrieron en el momento del naufrajio, salvaron en los botes de la nave con una corta parte de su equipaje. El vapor chileno Cárlos Roberto recojió a los náufragos. El Incluva se hundió tan pronto como fué abandonado por sus tripulantes.

No han llegado hasta nosotros las evidencias de este siniestro, ni tampoco el fallo dado por la Corte Naval inglesa.

«PIORHILL.»

Barca inglesa, procedente de las islas Malvinas, con un cargamento de carbon de piedra i destino a Carrizal Bajo.

Naufragó al entrar al puerto de su destino a las 9 h. p. m. del dia 24 de diciembre de 1895. El naufrajio fué total, salvando los náufragos en los botes de la nave.

Los datos sobre este siniestro que hemos podido consultar no hacen conocer las evidencias del naufrajio; mas es de suponer haya sido ocasionado, como tantos otros, por la corriente costanera que arrastra a las naves hácia el rodal roqueño que despide la isleta del puerto.

1896

«TRES MONTES.»

Pailebot chileno que naufragó el dia 14 de febrero de 1896 sobre la costa occidental de la isla Campana, al O. de la isla Wellington, su capitan Santiago Payacaro.

Los náufragos salvaron en un bote de la nave i se internaron en el laberinto del archipiélago de Wellington, procurando alcanzar el canal Messier, lo que consiguieron despues de mil contrariedades, i el 3 de abril fueron recojidos en el canal Smyth por el vapor MAY que iba en viaje para Europa, siendo mas tarde trasbordados al vapor ingles COYA, que los condujo al Corral.

El TRES MONTES pertenecia a la Matrícula de Ancud i se ocupaba en el trasporte de maderas de los archipiélagos australes para Chiloé, haciéndose notar que siendo su arqueo mayor de 40 toneladas brutas, no figurase en la Matrícula de los barcos mercantes de la marina; i si tan solo en la nómina de los naufrajios.

El pailebot TRES MONTES habia sido construido con material de madera en uno de los astilleros de Chiloé, dedicándose desde un principio al acarreo de maderas en los archipiélagos australes, como tantos otros de su jénero.

«JULIA ROSALIA.»

Pailebot chileno del porte de 42.54 toneladas de rejistro, construido en Lebu con material de madera en 1882, que fué matriculado en la Marina mercante chilena en 1888, propiedad de los señores Burgos Hermanos, armadores de Lebu, quienes lo dedicaron al cabotaje.

Salió del Tomé con destino a Lebu, con un cargamento de víveres i barriles de vino, al mando de su capitan don Manuel Andrade, naufragando el dia 4 de abril de 1896 a cosa de 12 millas al S. del puerto de su destino, por frente a la punta Ronquillo. La pérdida fué total, pereciendo ahogados dos de sus tripulantes, salvando los demas en un bote.

Las informaciones que se han tenido a la vista no hacen conocer las evidencias del siniestro.

«BANKWILLE.»

Barca inglesa con un cargamento de trigo, procedente de Talcaguano i destino a Europa, se fué a pique cerca del cabo de Hornos en el mes de abril de 1896. El capitan i sus 17 tripulantes fueron recojidos por el buque ingles PASS OF BALHANA, que los condujo a las islas Malvinas por arribada forzosa, a causa de tener el velámen destrozado i corrido el cargamento de trigo que conducia.

Los náufragos de la BANKWILLE fueron conducidos mas tarde al puerto de Montevideo por el vapor aleman TAMES.

«TALAVERA.»

Barca inglesa de cuatro palos, del porte de 1,659 toneladas de rejistro, propiedad de Mr. J. Hardy, de Glasgow, en viaje del puerto de Valparaiso para el de Talcaguano, propasándose del puerto del destino a causa de una densa neblina, con

viento del NE., encalló el 1.° de mayo de 1896 en punta Delicada (bahia de Arauco), donde se perdió totalmente. Los náufragos, en número de 25 hombres, incluso el capitan Mr. R. E. Mc-Cleave, salvaron en los botes i se dirijieron a Lota en demanda de ausilio.

Los vapores chilenos Isidora i Matias Cousiño de la Compañia Esplotadora de Lota i Coronel, emprendieron la obra de poner a flote a la Talavera, pero sin éxito alguno.

La Corte Naval que se constituyó en el Vice-Consulado británico de Coronel el dia 15 de mayo de 1896, dió el fallo siguiente:

«La Talavera está aparajeda de barca de cuatro palos, construida con material de fierro i del porte de 1659 toneladas de rejistro, cuyo número oficial es 86,668, perteneciente a la Matrícula de Glasgow.

«Se desprende de las declaraciones dadas ante esta Corte, que la espresada náve zarpó de Valparaiso el dia 15 de abril, en viaje a Talcaguano, con ciento cincuenta toneladas de carga i seiscientas cincuenta toneladas de lastre de arena, donde debia descargar su carga i lastre, i recibir un cargamento. de trigo.

«La dotacion de equipaje con que navegaba esta nave eran (25) veinticinco en todo.

«Que ateniéndose a las declaraciones recibidas en la Corte, la nave se encontraba debidamente apertrechada i con personal suficiente para su manejo, i provista de las cartas necesarias para su navegacion; que el capitan tomó todas las precauciones necesarias para la seguridad de la nave i que mantuvo buen servicio de serviolas, e hizo uso del escandallo con oportunidad debida i a intervalos regulares.

«Los infrascritos atribuimos la varadura de esta nave a la densa neblina i tiempo cerrado con *garúa*, tiempo que prevalece en esta época, i a las inusitadas fuertes corrientes que corren hacia el SE., las cuales evidentemente han tenido que influenciar el buque, abatiéndolo sobre la isla Santa Maria.

«Del rumbo gobernado, despues de haber determinado su punto por marcacion a la punta de Lota, esta nave debió pa-

sar bien franca de la isla Santa Maria, pues al rumbo gobernado se le promedió el abatimiemto necesario i lo que podia ser influenciado por la corriente ordinaria.

«Tomando en consideracion la larga esperiencia de su capitan, continuado servicio de mar i la disciplina desplegada miéntras la nave se encontró entre las rompientes i lo arriba espuesto, hemos decidido no tocar ni suspender el certificado o título del capitan; por lo tanto, que le sea devuelto.

«La Corte se permitió recomendar i rogar a las autoridades marítimas de Chile, que se tome en consideracion la colocacion de una boya valiza, tipo campana, a fin de evitar siniestros análogos con motivo de los peligros que ofrece la isla Santa Maria por el norte, en atencion a los distintos accidentes que han ocurrido en estas vecindades.

«Dado en Coronel a 15 de mayo de 1896.—*(Firmado).*—*N. J. Franklin*, vice-cónsul de S. M. B. presidente de la Corte. *A. Gordon*, capitan de la fragata británica KNIGHT OF THE GARTER, el capitan del vapor ingles COYA, M. Meuner, secretario del Consulado.

«COMANDANTE.»

Fragata inglesa con 30 hombres de tripulacion, procedente de Inglaterra i destino á Iquique, con un cargamento de carbon de piedra. Se fué a pique en las cercanias del cabo de Hornos a mediados del mes de mayo de 1896.

Las investigaciones que se han tenido a la vista no dan mas luz sobre este siniestro, que tomamos de la *Memoria de Marino correspondiente a 1897, cuadro* C.

«PLEAD.»

Barca inglesa del porte de 593 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Valparaiso i destino al Corral, en lastre, con motivo de una espesa neblina varó al S. de Tres Cuevas, isla de Santa Maria, perdiéndose totalmente, en mediados del

mes de mayo de 1896. La tripulacion salvó toda. Los datos que se han tenido a la vista no arrojan luz sobre este siniestro i sus evidencias.

«THANE.»

Vapor chileno del porte de 792.65 toneladas de rejistro, que habia sido construido en Dundee (Inglaterra) con material de fierro, en 1871, e ingresado a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1893, propiedad de los señores Lever Murphy i C.ª de Valparaiso, que lo dedicaron a la navegacion jeneral. En viaje del puerto de Guayacan i destino a Lebu, naufragó en el rodal Dormidos de Afuera, isla de Santa Maria, a las 11 h. de la noche del dia 1.° de julio de 1896, perdiéndose totalmente. La tripulacion, compuesta de 29 hombres, salvó en los botes.

Las informaciones no adelantan mucho sobre las evidencias del siniestro; pero se desprende que hubo poca vijilancia a bordo, para no ver la luz del faro de la isla Santa Maria, faro de primer órden i cuya luz es mui poderosa, mui especialmente en sus destellos.

El vapor THANE feneció a los 25 años de edad, cuando aun estaba en buen estado.

«PENTAUR.»

Vapor de la Compañia Alemana Kosmos, del porte de 1,920 toneladas de rejistro, capitan Timmermann, procedente de Centro América, con carga i pasajeros i destino a Valparaiso i Hamburgo, encalló en la costa de la caleta Horcon a las 4 horas 10 m. a. m. del dia 16 de julio de 1896.

El último puerto de la costa de Chile en que habia tocado el PENTAUR habia sido la rada de Antofagasta, desde donde continuó viaje directo para Valparaiso. Traia a su bordo 1,500 toneladas de salitre, 350 de metales de plata i borato de cal, i de 800 a 1.000 de productos del Ecuador, café, cacao, etc., todo

por un valor aproximado de un millon de pesos. Barco i cargamento estaban asegurados en Europa.

El PENTAUR encalló en el rodal de rocas que destaca la punta NO. de la caleta Horcon. Desde su salida de Antofagasta navegó sin novedad hasta cerca de la madrugada del dia 16. A las 4 h. a. m. mas o ménos, el capitan Timmermann se encontraba en el puente acompañado del primer piloto, que habia entregado la guardia al segundo, i observaban el horizonte, porque segun la distancia indicada por la corredera, ya debian encontrarse al alcance de la luz del faro de la Punta Ánjeles, esto es, a 18 millas de Valparaiso i a 6 de la costa, segun el rumbo que llevaba el vapor. En esos momentos el cielo estaba claro i despejado; pero el horizonte presentaba uno de esos fenómenos tan comunes en nuestras costas, mui especialmente en invierno, esto es, un cielo completamente claro i un horizonte calimoso i cerrado, que no permite ver los objetos sinó a mui corta distancia. Tal sucedió esta vez: solo se vió el peligro cuando el PENTAUR estaba encima del estremo NO. de los bajos de Horcon, los cuales quedaban al ONO. de la punta del mismo nombre.

Cuando el vapor encalló en el banco se dió a la máquina contravapor, pero todo fué inútil: el buque habia sentado su quilla sobre una meseta que le permitia jirar pero no desprenderse del escollo que lo habia aprisionado.

Las primeras providencias que tomó el capitan en tan críticas circunstancias consistieron en arriar los botes, embarcar en ellos a los dos únicos pasajeros que conducia el vapor, i en hacer un prolijo reconocimiento a los alrededores del buque, sondando hasta alguna distancia. Al mismo tiempo que se arrojaba al agua la carga de café de Centro-América que iba en la bodega de proa.

Al amanecer se tomaron las medidas del caso con el ausilio de un vaporcito remolcador; mas, a pesar de todos los esfuerzos que se hicieron, no hubo medio de zafar del empeño. El vapor comenzó a dar fuertes balances trabajado por la mar de leva del SO., que constatemente bate el rodal de Horcon. El efecto destructor del mar hizo su obra mui en breve, pues el

PENTAUR, a mas de su propio peso, soportaba el de 2,600 toneladas de carga de que era portador.

Comenzaron a inundarse las bodegas números 2 i 3 i en seguida el doble fondo por debajo de las carboneras, i como a las 5 h. de la tarde del mismo dia 16 se fué a pique, hundiéndose de proa, sin quedar a la vista mas que el mastelero de juanete de proa i parte del palo mayor. La brusca inmersion dió lugar a la esplosion de una de las calderas. El buque se fué a pique como en 30 metros de agua i se sentó de SE. a NO.

Los tripulantes salvaron en los botes i fueron conducidos a Valparaiso en el vapor aleman ABYDOS de la Compañia Kosmos. El capitan Tinmermann, viejo marino, navegaba mas de 34 años, de los cuales 24 los hacia en la Compañia Alemana Kosmos, desde que la compañia inició su carrera en las costas del Pacífico.

Algunos dias despues del naufrajio, el mar comenzó a arrojar a la costa parte de la carga.

«APPOLLINE EMILIE.»

Barca chilena del porte de 680 toneladas de rejistro, construida con material de fierro en La Sene, en 1868, propiedad de los señores E. Merlet i C.ª, de Valparaiso, que naufragó el 15 de julio de 1896 en la costa de Hanga-Roa, isla de Pascua, a consecuencia de un fuerte viento del NO. Le faltaron las amarras i se fué sobre la costa, perdiéndose totalmente.

La APPOLLINE EMILIE habia arribado a la isla de Pascua hacia tan solo tres dias, procedente de Europa (segun una version) i con destino a Valparaiso, con un cargamento de mercaderias surtidas, asegurado en la suma de 30,000 pesos.

En el naufrajio se ahogaron el capitan Jensen, el piloto Pflejsohmer, el contramaestre Manuel Vera, los marineros Tomas Barra i Rudecindo Vera, los cocineros T. Broson i José Diaz, el mayordomo José Villarroel, los mozos Westerman, Napoleon i Onefrano. Solo salvaron Manuel Vera, Nicolas Cardinal, Torres i Barrientos, algo maltratados.

El paílebot chileno MARIA LUISA condujo a los náufragos a Valparaiso, con escepcion de Nicolas Cardinal, italiano, que pidió permiso para quedarse en la isla de Pascua.

El resultado de las investigaciones mandadas practicar por la autoridad marítima de Valparaiso, es el siguiente:

"La barca chilena APPOLLINE EMILIE fondeó en la rada de Hanga-Roa el dia 12 de julio de 1896, a las 6 h. a. m., reinando viento del NO. i mar del cuarto cuadrante. El capitan fondeó su buque en 15 brazas de agua, largando el ancla de estribor i filando 60 de cadena.

"Desde el dia de la llegada hasta el del naufrajio, el viento sopló constantemente del NO. con lijeras alteraciones de calma en las mañanas i amainando la mar a las veces.

"El dia 14 el viento sopló con fuerza i la mar se hizo mas arbolada, haciendo faltar la cadena de la segunda ancla; pero ésta fué reemplazada por una tercera; mas, esta falló a su vez en la noche del mismo dia por efecto de la fuerza del viento, lo que obligó al piloto a abandonar el buque a las 8 h. de la noche del mismo dia por las exijencias de la jente, amparados por el capitan, segun declararon los sobrevivientes.

"En la mañana del dia 15 se reunieron los tripulantes con el capitan, i aprovechando las circunstancias de que el viento i la mar habian amainado un poco, se trasladaron a bordo i comenzaron la descarga de la nave, sirviéndose de los botes; mas, como el viento arreciara mas tarde i la mar se hiciese mui alta, los botes tuvieron que quedar en tierra, paralizando el desembarco.

"El buque, en consecuencia, quedó incomunicado con tierra i sin ningun bote, porque el tercero habia sido inutilizado por el mar. En tal situacion sorprendió al buque en las primeras horas del dia 16, cuando a las 2 h. a. m. le faltó la única cadena, yéndose el buque a embarrancar en la costa, destruyéndose completamente en el corto tiempo de dos horas, i pereciendo ahogados cuantos habian a bordo.

"El sumario arroja las conclusiones siguientes:

"1.° Que el capitan fondeó el buque en conformidad a las instrucciones de los *Derroteros* ingleses i chileno, que seña-

lan como fondeadero el número de 16 brazas i que el buque tenia desde el primer momento la cadena suficiente i que sus anclas i cadenas estaban en relacion a un tonelaje grueso, i que el estado de vida de ellas era bueno;

"2.ª Que el puerto por su configuracion i el viento reinante i la mar de leva que existia, le impedian hacerse a la mar por no poder montar ninguna de las dos puntas, ántes que el buque adquiriese la arrancada suficiente para gobernar;

"3.ª Que no hai constancia alguna en las declaraciones para suponer malicia, neglijencia o propósito premeditado para colocar la nave en situacion tan desventajosa, porque ella no convenia a los intereses de su armador, i que hai mérito suficiente para rechazar ese cargo, por el solo hecho de haberse presentado espontáneamente ante esta fiscalia el habitante de la isla Alfredo Cipfig para hacer una contra-declaracion o una esposicion que él firmó por las razones que espone en la declaracion, que por otra parte no destruye las aseveraciones de los declarantes de la nave;

"En consecuencia, el fiscal es de opinion que el espresado naufrajio es de carácter fortuito, i que no le afectaria responsabilidad ninguna al capitan i piloto si éstos sobreviviesen, ni aun el art. 49, tít. X del Código Penal;

"Por tanto, i no existiendo mas que tres declaraciones de la tripulacion de aquella nave, de los seis sobrevivientes, no les afecta tampoco responsabilidad alguna; i si hai alguna responsabilidad en este naufrajio, ella es el hecho de enviar a la isla de Pascua una nave de vela en los meses de mayo a octubre que, segun los Derroteros ingleses i chilenos, es la estacion en que reinan los vientos del O. i cuarto cuadrante, que levantan mar gruesa i arbolada, i que, por lo tanto, la rada de Hanga-Roa no ofrece abrigo alguno a las naves que surjan en ella."

«YUNG EAGLE.»

Barca chilena, del porte de 555.89 toneladas de rejistro, de 26 años de edad, capitan M. White, su dueño Steel i C.ª, con 5 tripulantes. Hallándose al ancla en el surjidero de Penco, con un cargamento de carbon de piedra i frejoles, destinado al puerto de Coquimbo, le faltaron las amarras con motivo de un fuerte viento del NO. i se fué a la costa en la madrugada del 22 de julio de 1896, perdiéndose totalmente.

En el naufrajio pereció ahogado uno de sus tripulantes, salvando los demas en tierra, dirijiéndose en seguida a Talcaguano.

«MARIA TERESA.»

Barca nacional, del porte de 301.5 toneladas de rejistro, propiedad de los señores Köster i C.ª, de Talcaguano. Hallándose surta en la ensenada de Tomé, garraron sus anclas i se fué sobre la costa, embarrancando en la playa de Matanzas, Punta de Parras, en la noche del 22 de julio de 1896, con motivo del fuerte temporal de viento del NO. que sopló en esa fecha i que azotó la costa central de Chile.

La MARIA TERESA se hallaba cargada con trigo, procedente de la rada de Buchupureo. El buque era de madera, habia sido construido en Tapston (Inglaterra) en 1874, i fué matriculado en la Marina Mercante de Chile en 1892. Feneció pues a los 22 años de edad, sirviendo en el Océano i cuando su casco se hallaba en mal estado.

No hubo pérdida de vidas. Los náufragos salvaron en los botes de la nave.

«VIÑA DEL MAR.»

Vapor nacional, del porte de 441 toneladas de rejistro, propiedad de don Eduardo Gerard, construido en New Castle en 1855, con material de fierro, que ingresó a la Matrícula

de la Marina Mercante de Chile en 1891, destinándose a la navegacion jeneral.

Zarpó del puerto de Coronel a las 10 h. a. m. del dia 23 de julio de 1896, con un cargamento de carbon de piedra i destino a Valparaiso, bajo el imperio de un temporal de viento del cuarto cuadrante, uno de los mas récios que se esperimentaron en ese año; pero no se supo de su suerte, por lo que se creyó hubiese sido pasado por ojo, o zozobrase. Contaba 41 años de edad.

La tripulacion de capitan a paje se componia de 30 indivíduos; pero no se habló de pasajeros.

«ACTIVO.»

Barca chilena, del porte de 654 toneladas de rejistro, de 37 años de edad, capitan A. Lema i 12 hombres de tripulacion, propietario Vela i C.ª, procedente de Melinka con destino a Valparaiso, con un cargamento de madera. Se fué a pique en alta mar el 17 de agosto de 1896.

Las informaciones que se han tenido a la vista no adelantan nada sobre las evidencias del siniestro. Solo consta su pérdida total.

«ESTELA.»

Barca nacional de la matrícula de Valparaiso, del porte de 467 toneladas de rejistro, capitan J. Blum i 14 tripulantes. Procedente de Ancud i destino a Caldera, con un cargamento de madera, naufragó el dia 8 de agosto de 1896, en la ensenada de Cocotúe, asotaventada i empeñada sobre la costa por efecto de un fuerte viento del O.

La ESTELA era de madera, de 29 años de edad, i pertenecia a la Compañia Esplotadora de Maderas de Valparaiso.

Los náufragos se salvaron en los botes de la nave i arribaron sin novedad al puerto de salida.

«ALIDA.»

Fragata alemana, del porte de 1,665 toneladas de rejistro, capitan E. Trüper, encalló en la parte S. de la pequeña península de Cavancha, a las 4 h. a. m. del dia 1.° de octubre de 1896, perdiéndose totalmente.

La fragata procedia de Montevideo con escala en Valparaiso e Iquique, donde debia tomar un cargamento de salitre. La tripulacion salvó en los botes de la nave, sin contratiempo alguno

Tan pronto como se supo en Iquique el naufrajio de la Alida, salieron los remolcadores Bessie i Cavancha para prestarle ausilio, los que fueron del todo inútiles: la fragata habia encallado sobre piedras, rompiéndose los fondos i llenándose de agua.

El capitan hizo entrega del buque náufrago al cónsul aleman don Cárlos Calsman, quien fué ausiliado por las fuerzas de policia para atender al salvamento i seguridad de cuanto arrojase el mar en tierra. El buque fué abandonado despues por los náufragos.

La Alida era una fragata construida de fierro, en Glasgow, en 1878, i pertenecia al señor C. F. C. Tobias, de Blake, (Alemania) i habia salido de New Castle con un cargamento de carbon de piedra para la casa de Weber i C.ª, de Valparaiso; pero ántes de enfrentar a Montevideo comenzó a incendiarse el cargamento, por lo que se vió obligada a arribar a ese puerto i desembarcarlo allí, tomando en cambio lastre de arena para continuar el viaje. Desde su salida de Montevideo hasta el momento del naufrajio, llevaba la Alida 51 dias de navegacion.

En cuanto a las evidencias del naufrajio nada dicen los documentos que se han tenido a la vista; mas, es de suponer que al aterrar, durante la noche, haya sido la fragata aconchada sobre la costa por efecto de la corriente costanera tan sensible en aquella localidad, i que hubiese a bordo marcada

falta de vijilancia. La luz del faro de la isla Serrano habria dirijido a la nave, enseñándole a tomar la vuelta de afuera para esperar la amanecida i volver al puerto.

«SARA BLANCA.»

Balandra nacional de la matrícula de Ancud, capitan J. Soto i propiedad de don Vicente Robles. Al salir del rio Maullin naufragó en el banco del Pangal, perdiéndose totalmente. Conducia un cargamento de maderas para el puerto de Ancud.

Los náufragos salvaron en el bote de la balandra que llevaba a remolque, el dia 4 de noviembre de 1896.

Los naufrajios tan frecuentes que ocurren a la salida del rio Maullin, son orijinados comunmente por el descuido de los pilotos, la falta de precauciones, i a veces porque los tripulantes no se hallan en buen estado de servicio, defecto algo comun entre aquellas jentes.

«CHANTREY.»

Vapor ingles de la Compañia Lamport i Halt, del porte de 1,774 toneladas de rejistro, su capitan Mr. John Gregory. Varó en los bajos de Punta Horcon, a las 3 h. a. m. del dia 17 de octubre de 1896, en un lugar cercano al en que naufragó el vapor aleman PENTAUR el 16 de julio de ese año.

El CHANTREY procedia del puerto de Guayaquil, con un cargamento surtido, algunos metales i destino a Europa. Era construido de acero en los astilleros de New Castle por los señores Houthon Leste i C.ª, en 1890, i venia consignado a sus ajentes, señores Duncan Fox i C.ª, de Valparaiso. Los pasajeros salvaron en los botes de la nave.

Comunicado el siniestro a las autoridades de Valparaiso, se le envió toda clase de ausilios a cargo del primer ayudante de la Gobernacion Marítima, don José Manuel Campbell.

Asistieron tambien los ajentes del vapor, quienes se acompañaron de buzos.

El CHANTREY al encallar llevaba una marcha de 8 a 9 millas por hora, con tiempo lijeramente cerrado. El choque contra el rodal fué tremendo: las máquinas se desprendieron del casco, partiéndose en seguida la nave, yéndose a pique totalmente a las 9 h. a. m. del dia 19. De su carga solo pudo salvarse 1,667 sacos de metales, 764 de cacao, 56 fardos de lana, 31 de café i 51 cueros salados, perdiéndose el resto del cargamento, que era bastante valioso.

La Corte Naval investigadora, dice:

"Habiéndose ordenado formar una Corte Naval ante el Consulado Jeneral de S. M. B. en Valparaiso, ésta se constituyó i se ocupó de la investigacion los dias 21 i 22 del presente mes (octubre), a fin de averiguar las causales i circunstancias que motivaron la pérdida del vapor ingles CHANTREY, de Liverpool, cuyo número oficial en el rejistro de las naves inglesas es 97,757, el cual encalló en los bajos de Quintero el dia 17 de octubre de 1896, i asimismo de averiguar la conducta de su capitan, oficiales i tripulacion del espresado vapor.

"Formaron el tribunal los señores John E. Croker, esq., vice-cónsul de S. M. B.; Alex. Mc. Elliot, capitan de la marina mercante i piloto de la Compañia de Seguros el Lloid de Valparaiso; el señor Federico G. Hoy, capitan del vapor ingles MENDOZA de la Pacific Steam Navigation Company, cuyo título lleva el número oficial 81,312, actuando como vocales los dos últimos i como presidente el vice-cónsul, señor Croker.

"*Sentencia de la Corte.*—La Corte, habiendo examinado e investigado todas las circunstancias que se relacionan con la mencionada pérdida casual, encuentra, segun las razones espuestas en el anexo que precede, que la pérdida del CHANTREY en los bajos de Quintero ha sido causada por una fuerte corriente inusitada, la que llevó la nave considerablemente hácia el E. del rumbo gobernado, i que ni al capitan, ni a los oficiales les afecta responsabilidad alguna por aquella pérdida.

"Fechada en Valparaiso, a 22 dias de octubre de 1896.—(Firmados).—JOHN E. CROKER, presidente de la Corte Naval.—*Alex. Mc. B. Elliot.*—*Federico G. Hoy*, vocales."

"*Anexo a la sentencia.*—El vapor CHANTREY, de Liverpool, núm. 97,757, era un vapor de hélice, de 1,776 toneladas de rejistro, construido en New Castle on Tyne, en el año de 1890, por los señores Howtharne, Lesbi i C.ª, con dos palos, aparejo de pailebot i máquinas de triple espansion, de 228 caballos de fuerza nominal; su eslora 335 pies, su manga 42 seis pulgadas, i puntal 27 pies dos pulgadas. Propiedad de los señores Lamport i Hall de Liverpool, al mando del capitan señor John P. Gregory, capitan patentado bajo el núm. 90,737, quien lo mandaba desde abril de 1895.

"Tenia el buque como instrumentos tres compases o brújulas marinas, una en un mástil elevado, a fin de estar ajeno a las influencias del material de hierro de que se componia la construccion principal del buque, por el cual se daban los rumbos, otro en el puente bajo, i un compas de gobierno en el puente superior.

"El 24 de mayo último el CHANTREY zarpó de Amberes en viaje a Valparaiso, con escala en otros puertos de la costa occidental de la América del Sur, habiendo tambien hecho escala en Glasgow, Liverpool i el Havre, cargado completamente.

"El 2 de octubre de 1896 zarpó de Guayaquil en viaje de regreso a Europa, haciendo escala en varios puertos de la costa del Perú i Chile, i finalmente en Coquimbo, de donde zarpó el 15 de octubre a las 5 h. 15 m. a. m. en viaje a Valparaiso.

"A la 1 h. p. m. del dia 16 de octubre, la distancia de la nave fué de 8 millas del rio Limarí, i se gobernó 1/4 al E. magnético.

"A las 4 h. p. m. se cambió el rumbo al SSE. 5° 46' S. i a las 6 h. p. m. al S. 19° 41' E., a las 6 h. 40' al SSE. o sea al S. 22° 30' E.

"A média noche la distancia de la nave fué determinada: se encontraba entre 7.5 i 8 millas de la costa, i se mandó go-

bernar al S19° 41' E., i a las 2 h. 20 m. a. m. se cambió al S16° 50' E.

«A las 2 h. 50 m. a. m., el capitan bajó del puente a su camarote, dejando al segundo piloto a cargo del puente; habiéndose ausentado por pocos minutos, cuando sintió tocar el silvato a vapor, se trasladó al puente.

«Al llegar al puente, el capitan vió rompientes por su cuadra de babor mui cerca (esto es, para caer sobre estribor, o sea hácia el O.); el buque, o mas propiamente su proa, caia rápidamente, esquivando las rompientes.

«El capitan mandó parar las máquinas i ciar (vulgo contravapor). En el mismo instante el buque chocó i embarrancó en una piedra, en la cual permaneció sin zafarse de ella, inundándose de agua el departamento de la máquina i calderos i bodegas números 3 i 4.

«Acto contínuo se echaron afuera los botes, i uno de ellos a cargo del señor Santiago Tompson, superintendente de marina de Valparaiso, que se encontraba a la sazon a bordo como pasajero, se dirijió a Valparaiso para solicitar ausilio.

«A las 4 h. 30 m. p. m. el vapor Canova, perteneciente a la misma Compañia, llegó al punto del naufrajio, e inmediatamente se dió principio al trasbordo, continuando en esta faena hasta la média noche.

«El trasbordo de la carga continuó todo el dia siguiente hasta las 6 h. p. m. que el Chantrey comenzó a quebrantarse por su mediania i que se trasbordó todo el mundo a bordo del Canova.

«A las 6 h. 30 m. a. m. del dia 19 del presente mes el Chantrey se rompió completamente en dos pedazos; en atencion a este suceso i a la fuerte braveza i rudas rompientes del mar que se iniciaron en la noche anterior, i en la imposibilidad de salvar mas carga. el Canova determinó dirijirse a Valparaiso.

«Esta es la verdad descarnada de lo ocurrido, i en conclusion de esos antecedentes. el veredicto se dió de esta manera:

«1.° Que la nave se encontraba bien equipada bajo todo punto de vista;

«2.° Que los rumbos dados desde Coquimbo a este puerto, fueron los que debia gobernar i ellos eran para llevar la nave a salvo;

«3.° Que el servicio de serviola i vijilancia no dejaba nada que desear;

«4.° Que la Corte, despues de su investigacion, declaró que la nave habia encallado en los bajos de Quintero, los cuales son un placer de rocas bajas que toman un perímetro de média milla de diámetro, difíciles de ver de noche, los que se encuentran situados a 1.5 millas al NO. 1/4 O. del morro de Horcon, i que el naufrajio concluye por ser pérdida total.

«Que la pérdida casual de esta nave fué causada por una fuerte corriente inusitada que la arrastró hácia el E., lo que la llevó hácia la costa; ésta i el continente se encontraban envueltos por una bruma o cerrazon que prevalece en esta costa en las madrugadas i primeras horas de la mañana hasta despues de levantarse el sol en los meses de verano;

«5.° Ni el capitan ni los oficiales tienen culpabilidad en este casual siniestro marítimo.

«(Firmado).—JOHN E. CROKER, presidente de la Corte Naval.—*Alex. Mc. B. Elliot.—Federico G. Hay.*»

Si nos fuera dado emitir una opinion respecto a este naufrajio, ella seria relativa a lo cerrado del rumbo que llevaba el CHANTREY en su viaje a Valparaiso, sabiendo, como se sabe desde tiempo atras, que se suelen esperimentar corrientes inusitadas que aconchan hácia tierra, como lo confirman las variadas opiniones emitidas por las Cortes Navales que se llevan citadas en el curso de estos apuntes.

Un rumbo mas abierto ofreceria mayores garantias a los intereses i vidas de los pasajeros, sin un marcado perjuicio de los intereses de las Compañias de vapores cuyas naves corren el litoral.

Solo despues de un siniestro nos es dado oir hablar de las

corrientes litorales de intensidad variable o inusitada que se suelen esperimentar en la costa chilena i en puntos determinados.

«PENDRAGON.»

Barca británica. del porte de 1,199 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Tocopilla con destino a Falmouth, con un cargamento de 32,440 quintales españoles de salitre, embarcados por la Anglo Chilian Nitrate Company, se incendió el dia 3 de noviembre de 1896, como a las 5 h. a. m., a causa de la caida de un anafe encendido, en el cual se preparaba café.

La barca se hallaba en ese dia i hora como a 900 millas de la costa de Chile, por los 23° 36' de lat. S. i 79° 17' de lonj. O. El incendio fué tan rápido i voraz, que cuando el capitan Mr. Gales James subió a la cubierta, avisado por el piloto de la nave Mr. George Harrinson, encontró el buque convertido en una hoguera, saliendo grandes llamas i nubes de humo por las escotillas.

La tripulacion se habia aglomerado a popa esperando órdenes, i pensando el capitan que el buque estaba completamente abrasado i sin salvacion posible, dió la voz de arriar los botes para abandonarlo i poner la jente a salvo.

Miéntras se practicaba la operacion ordenada, reventó la escotilla de proa, prendiéndose fuego el palo trinquete con todas sus velas orientadas; i era tanto en esos momentos el calor causado por las llamas, que a fin de apresurar la maniobra de arriar los botes, se procedió a cortar las amarras. La estadia en cubierta era ya insoportable.

La tripulacion, compuesta de 21 hombres, incluso el capitan i el piloto, se embarcó en dos botes con lo encapillado, pues no hubo tiempo de salvar sino los cronómetros, el rol de la tripulacion, la carta jeográfica, una pequeña cantidad de galletas i dos barriles de agua dulce. El buque se hundió completamente poco tiempo despues de haber sido abandonado, en el espacio de cinco minutos.

La tripulacion permaneció durante ocho dias en los botes, repartiéndose a racion de hambre las provisiones, i trababajando por ganar tierra.

El agua de uno de los barriles se descompuso.

Al cabo de este tiempo, el mártes 20 de noviembre, los náufragos fueron encontrados por el buque ingles Rokly Hall, su capitan Mr. J. Broadbridge, el que los albergó hasta el dia 12, conduciéndolos hasta una distancia de 25 millas de Iquique, donde los dejó despues de haberles proporcionado los recursos i provisiones mas indispensables.

Las 25 millas que los separaba de tierra las salvaron remando i haciendo uso de las velas de los botes, hasta llegar a Iquique sin mas detrimento que los estragos causados en sus rostros por el aire i el sol, aparte de las lejítimas zozobras, el hambre i la sed que tuvieron que soportar en el mar i la relativa desnudez con que pisaron tierra.

Cuatro marineros que, acosados por la sed i la fiebre, bebieron agua salada, cuando se agotó la dulce, se volvieron locos; pero recobraron sus facultades mentales con los cuidados que les prodigaron a bordo del Rokly Hall.

«MIRAMAR.»

Vapor chileno, del porte de 375.59 toneladas de rejistro, construido en South Shielts en 1852, con material de fierro, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1892, propiedad de V. Baron i Tiffou i C.ª, de Valparaiso, quienes lo dedicaron al cabotaje.

En viaje del puerto de Carrizal Bajo para Guayacan. Desde Punta Herradura puso rumbo al S. 5.° O. hasta cabo Bascuñan, navegando con tiempo claro, viento duro del S. i mar de leva del mismo punto.

A las 8 h. p. m. del dia 18 de noviembre de 1896, el tiempo continuaba como el indicado, aunque aumentando de fuerza. La primera guardia la tomó el piloto interino Elizardo del Rio, al cual relevó el capitan a média noche.

A las 12 h. 30 m. de la madrugada del 19, segun la distancia corrida debia tenerse el cabo Bascuñan por la cuadra de babor. En consecuencia se cambió el rumbo al SSE.

A las 2 h. a. m. se tenia la isla de Chañaral por la cuadra distante tres millas, soplando a la sazon viento mui duro del S., con mar de leva mui alta.

A las 4 h. a. m. se llamó al piloto; pero como el tiempo fuese malo i el horizonte se presentara cerrado, el capitan permaneció en el puente con el oficial de guardia.

Se continuó con el rumbo indicado hasta que el buque chocó en un escollo que se supuso ser la isla de Choros. Inmediatamente se paró la máquina i como el vapor comenzase a llenarse de agua rápidamente, se ordenó alistar los botes i embarcar en ellos la tripulacion, compuesta de 20 hombres. A las 5 h. 30 m. a. m. el buque se fué pique.

Una vez la jente en los botes i el MIRAMAR sumerjido, trataron los náufragos de encaminarse al puerto de Totoralillo; pero no permitiéndolo la mar i el viento reinante, se dirijieron a la playa de arena que tiene por el norte la isla Grande de los Choros, donde abordaron sin peligro; mas, como el abandono de la nave se hiciese con tanta precipitacion, no contaban los náufragos ni con agua ni con provisiones. En tal emerjencia, el capitan en un bote se dirijió a Totoralillo en busca de ausilio, i despues de no pocas penalidades, arribó al citado puerto, a las 9 h. 40 m. a. m.

Se comunicó el siniestro a la autoridad marítima i por telégrafo al puerto de Coquimbo, al gobernador marítimo i a los armadores del MIRAMAR.

Miéntras tanto, con permiso del señor Aramaros, el capitan mandó al vapor TACHO, que se hallaba en el puerto, a la isla Choros en busca del resto de la tripulacion, regresando el dia 20 a las 9 h. a. m. Se embarcaron todos en el mismo vaporcito i se dirijieron al puerto de Guayacan, donde llegaron a las 10 h. 45 m. p. m. del mismo dia.

El vapor MIRAMAR feneció a los 44 años de edad.

Las informaciones que se han tenido a la vista no establecen con claridad las evidencias del siniestro, ni la correc-

cion con que obrara el capitan, piloto i tripulantes del vapor; pero se desprende que hubo precipitacion al abandonar la nave.

1897

«JOHN O'GRANT.»

Barca británica del porte de 1,238 toneladas de rejistro: estando al ancla en el puerto de Tocopilla con un cargamento completo de salitre, se incendió en la noche del 23 de enero de 1897.

La barca era construida de material de acero. en Glasgow, en 1858. La tripulacion salvó en tierra, ménos el capitan W. G. Warledge, que murió a bordo, asfixiado al procurar salvar sus papeles. La JOHN O'GRANT se fué a pique en 14.5 metros de agua, cerca de tierra, por hallarse acoderada a la costa. Se le abrieron los fondos en el sentido lonjitudinal.

El dueño de la barca era Mr. John O'Grant, i el del cargamento, que se suponia de 42,000 quintales españoles de salitre, la Compañia Anglo-Chilena. Le faltaban tan solo 57 toneladas para completar la carga.

«BEEMAH.»

Barca británica del porte de 1,001 toneladas de rejistro, procedente de Australia, con un cargamento de carbon de piedra i destino a uno de los puertos del N. de Chile, naufragó en la parte SO. de la isla Pájaros del Sur, perdiéndose totalmente, a las 3 h. a. m. del dia 23 de abril de 1897.

El siniestro fué motivado por una calma chicha i la accion de la corriente costanera que aconchó a la barca sobre la isla.

Los náufragos, en número de 18, incluyendo al capitan i oficiales, fueron recojidos por el vapor PUCHOCO, que los condujo a Valparaiso, sin novedad.

No han llegado hasta nosotros las evidencias de este sinies-

tro. Nada se dice del estado del tiempo en esa noche, ni del servicio que prestara la luz del faro de la isla Pájaros, etc., por lo que nos inclinamos a suponer que hubo descuido o abandono en el servicio.

«GRACE MARKS.»

Barca chilena, del porte de 236.13 toneladas de rejistro, construida con material de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1880, propiedad de la Compañía Chilena de Balleneros, de Valparaiso, quien la destinó a la pesca.

La Grace Marks, al ancla en la rada de Valparaiso i lista para hacerse a la vela para ejercer su industria, varó entre los muelles fiscal i de Arsenales, por frente a los Almacenes de Aduana, antes de amanecer del dia 4 de mayo de 1897, perdiéndose totalmente.

La causa del siniestro fué un viento fresco del NO. i la fuerte marejada del mismo rumbo que se hicieron sentir a las 2 h. a. m. del dia 4. La tripulacion abandonó la nave desde los primeros momentos del peligro; pero al dirijirse a tierra se halló con el capitan i convinieron en volver a bordo para hacer los últimos esfuerzos por salvar el buque; fondearon una segunda ancla, pero todo fué inútil; la barca continuó garrando hasta dar sobre las rocas.

Algunos botes de la Compañia de Balleneros lograron salvar algunos objetos i asimismo otras embarcaciones, pero en corta cantidad.

A estar el capitan a bordo i haber fondeado con oportunidad la segunda ancla, es casi seguro que la Grace Marks no habria naufragado.

«LAURA.»

Bergantin goleta nacional, del porte de 147.07 toneladas de rejistro, construido en Curanipe, con material de madera, en

1887, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1890, propiedad de don J. Illiche, de Constitucion, quien la destinó a la navegacion jeneral. Dejó la ria de Constitucion en la mañana del dia 23 de mayo de 1897, con destino a la costa de Tarapacá, conduciendo un cargamento de carbon de madera i leña. La LAURA habia dejado el puerto de salida con viento N., i batida siempre con vientos contrarios, naufragó en la noche del 28 del mismo mes, a cosa de 500 metros al N. del faro de Punta Carranza.

El capitan del LAURA desgaritado por el tiempo contrario i mas probablemente por su neglijencia en atender al punto de su nave, avistada que fué la luz del faro de Punta Carranza, que confundió con la del faro de la isla Quiriquina, arribó sobre ella para fondear en Talcaguano i dejar pasar el mal tiempo.

Una correspondencia de Constitucion del 12 de junio, se espresa así, sobre este siniestro:

«El propietario del LAURA, que iba a bordo, don Juan Illiche, manifestó dudas al capitan respecto del faro i fué de opinion se hiciese afuera; pero éste alegó su pericia i su conviccion i se decidió a tomar el puerto, pues creia que tenia a Talcaguano a muí pocas millas de distancia.

«Puso proa a donde creia estar la entrada a la bahia, i la nave encallaba a 3 o 4 cuadras al N. del del faro, poco despues de las 10 h. p. m.

«La noche era oscura i el viento refrescaba, engrosando la mar, sacudiendo ámbos al buque metido entre dos rocas. Solo entónces se convenció el capitan de su grave error.

«Habia perdido la nave; le restaba saber si tambien perderia la vida.

«Cuando la esperanza de salvar el buque desapareció de todos los corazones, i los fuertes golpes del mar amenazaban destrozar el casco, la tripulacion resolvió ganar la playa a nado, sin saber si esta estaba léjos o cerca.

Se arrojaron al mar dos marineros i un mozo, quedando a bordo el dueño del buque, el capitan, el piloto, el cocinero i un muchacho.

«Eran las 4 h. a. m.; crujia la nave como si fuera a partirse; en ese momento el señor Illiche creyó mas prudente tratar de buscar su salvacion a nado, que esponerse a ser aplastado por la arboladura del buque, si, como era probable, llegara a abrirse. Se despidió del capitan por si la muerte sorprendia a uno u otro, i al agua......

Un momento despues el casco del LAURA se despedazaba i morian ahogados el cocinero i un muchacho.»

Las informaciones consultadas son incompletas; pero hubo constancia de que los demas salvaron i fueron los que comunicaron el hecho que llevamos reproducido Los náufragos escaparon a nado merced a la cercania de la costa; pero no se habla de botes. Los habia o nó a bordo?

«VILLARRICA.»

Vapor chileno, del porte de 184.42 toneladas de rejistro, construido en Glasgow con material de fierro, en 1878, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1892, propiedad de la Compañia Armadores de Valdivia, quien lo dedicó al cabotaje.

Habia salido de Carahue (rio Imperial) para el puerto de Lebu, al mando de su capitan Christianse, conduciendo un cargamento de barriles de alcohol i harina, el dia 6 de junio de 1897; salvó la barra sin novedad; pero al doblar la Punta Molhuilla, chocó en una roca submarina i comenzó a hacer mucha agua, por lo que su capitan, en vez de cojer el puerto de su destino, se dirijió a la caleta Yañez, donde lo varó en la playa para poner en salvo a los tripulantes i procurar el salvamento de la carga. Se consiguió lo primero, mas no lo segundo. El buque se fué a pique en 3.6 metros de agua i a 36 distante de la costa, donde se perdió totalmente el dia 7 de junio de 1897.

No hubo víctimas.

«NOMANTUM.»

Barca de los Estados Unidos de América, en viaje de New Castle (Australia) i destino a Panamá, su capitan Mr. Guillermo Newhall, con un cargamento de carbon de piedra. Arribaba a la isla de Pascua para reparar averias en las bombas, i al tomar la rada de Hanga-Roa, el 27 de mayo de 1897 chocó contra una roca submarina i se fué a pique, salvándose la tripulacion en los botes.

La roca la fijaron a 0.75 milla a O. de la rada.

La goleta chilena MARIA LUISA condujo al capitan i tripulantes a Valparaiso, donde aportaron el 1.° de agosto de 1897.

Seis de los marineros quedaron en la isla, voluntariamente, por ofrecerles trabajo en ella o parecerles bien la isla de Pascua, o mas probablemente por el halago del clima i la vejetacion local, no ménos que sus habitantes.

«VALDIVIA.»

Vapor chileno, del porte de 557.76 toneladas de rejistro, propiedad de la Sociedad de Armadores de Valdivia, construido en Kiel con material de fierro en 1891, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1892, destinado a la navegacion jeneral.

El VALDIVIA se ocupaba de hacer la carrera entre el rio de su nombre i el puerto de Arica e intermedios, i naufragó a las 2 h. 30 m a. m. del dia 1.° de agosto de 1897, en la isla de los Choros, perdiéndose totalmente.

La tripulacion i pasajeros, en número de 105 personas, se salvaron en la isla. El torpedero de la Armada chilena ALMIRANTE CONDELL, los condujo a Coquimbo i de allí a Valparaiso.

El VALDIVIA habia salido del puerto de Guasco a las 9 h. a. m. del dia sábado 31 de julio, en circunstancias que soplaba un fuerte viento del N. i mar gruesa que imprimia al buque fuertes balances, i a las 2 h. 30 m. a. m. del 1.° de agosto, lle-

gando al grupo de las islas Choros, encalló en la isla Chica, chocando violentamente.

La alarma esperimentada en los primeros momentos entre los tripulantes i pasajeros, fué indescriptible; pero luego se produjo la calma, no obstante de darse cuenta de la magnitud del desastre.

Un bote tripulado por algunos marineros, el piloto i el contador de la nave, se dirijió a la caleta Sarco. Aquí desembarcaron los dos oficiales i se dirijieron al pueblo de Totoralillo, a pié, en demanda de ausilio.

Miéntras tanto los náufragos habian desembarcado en la isla Damas, con pérdida de sus equipajes i sin víveres ni aguada, por lo cual se produjieron algunos desórdenes, teniendo algo que sufrir los pasajeros, i hallarse en una situacion bastante crítica.

Los náufragos permanecieron en tierra por dos noches i un dia, sin abrigo ni víveres. Entre los marineros hubo riñas i hasta salieron a relucir algunos puñales, porque el capitan fué impotente para calmar la insurreccion, pero no hubo desgracias personales.

El Valdivia llevaba un cargamento surtido, 15 pasajeros de cámara i 65 de cubierta. El comandante, oficiales i tripulacion del Condell se portaron mui bien, segun los náufragos.

Nada dicen las noticias de los diarios sobre las causas que motivaron el naufrajio, de donde tomamos estos apuntes por falta de datos oficiales; mas es de suponer una estremada confianza del capitan i la espesa neblina que, segun algunas versiones, les ocultaba la tierra. Por otra parte, el paso del canal que média entre la isla de Chañaral i el continente, es cuidadoso, especialmente con neblina.

Nunca nos cansaremos de lamentar la neglijencia de algunas autoridades marítimas en practicar las investigaciones de los naufrajios que tienen lugar en las costas de su jurisdiccion; pues las noticias que de ordinario dan los diarios, son incorrectas e incompletas, quedando comunmente a oscuras sobre las causas que motivaron el siniestro.

Sin embargo, una correspondencia enviada a la *Aurora de*

Coquimbo por dos náufragos del vapor VALDIVIA, dice lo siguiente:

«El vapor habia salido del puerto de Guasco el viernes a las 10 h. de la noche, mas o ménos, con rumbo a Coquimbo.

«Como a las cuatro horas de navegacion (2 h. a. m.) el vapor, que navegaba mui pegado a la costa, rozó su quilla contra unas rocas i puso proa a tierra, yendo a encallar en la isla Damas, la mas chica del grupo de los Choros.

«Impuestos pasajeros i tripulantes del suceso, el pánico i la confusion se apoderó de todos, i trascurrió no ménos de una hora para arriar los botes, habiéndose proveido en primer lugar de los salvavidas la tripulacion, por lo que muchos pasajeros quedaron sin ellas.

«El capitan, segun los pasajeros, se manifestó falto de enerjia para imponerse a la tripulacion i dar órdenes acertadas.

«Los cuatro botes con que contaba el vapor se encontraban sin su respectiva dotacion de remos, por lo que sus servicios fueron mui deficientes; i si el naufraiio hubiese ocurrido en otro lugar no habrian salvado ni pasajeros ni tripulantes.

«La noche era clara i permitia fácilmente conocer el lugar por donde navegaba el vapor, i en esos momentos la nave iba dirijida por el mismo capitan, lo que hace un tanto odioso el siniestro i se presta a dudas sobre las que lo motivaron.

«Acomodados los pasajeros en los botes, su trasporte a la isla Damas no fué dificultoso, alcanzándose a estraer algunos equipajes, perdiéndose los mas, ya por efecto del suceso, ya por desaparicion dolosa. Tambien pudo estraerse algunas provisiones.

«Los últimos en abandonar el vapor fueron el capitan i la tripulacion.

«En la isla la comida no faltó a los náufragos, pero sí escaseó el agua, por cuyo motivo la sed por un lado i por otro el intensísimo frio que hacia, los hicieron sufrir calamitosamente

«Los que habian a bordo en el momento del naufrajio eran 110 personas, contándose entre ellas mas de 20 señoras.

«Seis de los tripulantes i un pasajero, entre los primeros el piloto i el contador, fueron enviados en comision al puerto de

Totoralillo, por quienes se tuvo la primera noticia de la pérdida del VALDIVIA.

«La torpedera CONDELL, que salió del puerto de Coquimbo el domingo en la tarde, llegó al lugar del desastre como a las 12 de la noche, haciéndose anunciar por medio de señales de luces: pero por efecto del mal tiempo i ser de noche, no pudo prestar los ausilios sinó hasta el lúnes a la 8 h. de la mañana, mas o ménos.

«En sus operaciones de salvar a los náufragos i en estraer lo que pudo del vapor, demoró mas de dos horas, dirijiéndose en seguida al puerto de Totoralillo para tomar a las personas que habian sido despachadas en comision; pero no habiéndolas encontrado, por haberse ido a la Serena, se dirijió inmediatamente al puerto de Coquimbo, donde llegó a las 6 h. 30 minutos, desembarcando a los náufragos.

«El comandante de la CONDELL i sus oficiales prestaron a los náufragos toda clase de atenciones, por lo que los pasajeros les quedaron sumamente agradecidos.

«Los naufragos elojian tambien la conducta del 2.° i 3.^er^ pilotos del VALDIVIA, quienes se condujeron con enerjia i actividad.»

UNA FRAGATA

El capitan Greve de la fragata ACONCAGUA, que entró al puerto de Tocopilla el dia 3 de julio de 1897, comunicó haber avistado el dia 2 de junio del mismo año, a las 11 h. a. m., un buque encallado a tres millas al O. de la bahia Policarpo. Estaba pintado de negro, tenia su arboladura casi intacta; sus palos pintados de castaño claro i de blanco las estremidades de la cubierta.

La fragata parecia de construccion moderna, por tener el baupres de una sola pieza, i se hallaba del todo abandonada, por no verse un solo ser humano. En la playa i frente a la nave se divisaban algunos despojos de tiendas de campaña con velas de buques.

Parecia que los tripulantes de la fragata hubiesen abandonado el lugar del naufrajio en sus propias embarcaciones; pues todo aparecia desolado.

«MARIA KASINCA.»

Cúter chileno de la Matrícula de Punta de Arenas, del porte de 35 toneladas de rejistro. En viaje de Punta Arenas para los lavaderos de oro de las islas australes, naufragó en la restinga de piedras de Punta Carrera en los primeros dias de agosto de 1897, perdiéndose totalmente a causa del embate de las olas.

Tripulacion i pasajeros salvaron en un bote de la nave i regresaron al punto de partida.

El Maria Kasinca, no obstante su tonelaje, no figura en la Matrícula de la Marina Mercante nacional, segun la *Memoria de la Marina* correspondiente a ese año, manifestando así una incorreccion en los documentos oficiales, i, en consecuencia, una dificultad para la estadística de los siniestros marítimos. Duro es insistir sobre este tema, pero es necesario; pues nos quedamos sin saber dónde fué construido el cuter Maria Kasinca, i en descubierto respecto a la seriedad de documentos oficiales.

«COROCORO.»

Vapor de los Estados Unidos de América, de la Merchants Line de Nueva York, propiedad de W. R. Grace i C.ª, yendo del Pacífico para el Atlántico, con un cargamento de 100,000 quintales españoles de salitre, gran cantidad de metales procedentes del Perú i no corto número de sacos de café, varó, por motivo de una densa neblina en la parte de Punta Baja, al embocar la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes, el dia 12 de agosto de 1897, sentándose con marea llena sobre unos bajos que destaca aquella punta.

Comunicado el siniestro a Punta Arenas, salió la Autoridad

marítima llevando ausilios i asimismo algunos vaporcitos i embarcaciones de vela; pero solo se pudo salvar como 500 toneladas del cargamento, consistente en metales, salitre i sacos de café, regresando los tripulantes i salvadores en el vapor nacional Torino a Punta Arenas el dia 22 del mismo mes.

Se salvaron tambien los botes del vapor, 10 winches o cigüeñas que tenia el Corocoro en su cubierta para el servicio de las bodegas, las járcias de la nave i demas objetos volantes posibles de estraer. Las máquinas quedaban inutilizadas, las calderas rotas i el casco del buque lleno de agua e inundadas las bodegas.

El Corocoro era una nave nueva, construida de fierro i del porte, mas o ménos, 4,500 toneladas. Hacia su segundo viaje de regreso a Nueva York. El casco quedaba perdido totalmente, pero sus restos a la vista.

UNA GOLETA.

Goleta chilena, de la Martícula de Ancud, del porte de 45 toneladas de rejistro i propiedad de don Vicente 2.° Robles. Hallándose al ancla en la bahia de Ancud, un temporal de viento del cuarto cuadrante que sopló en los primeros dia del mes de agosto de 1897, la echó a la costa, donde se perdió totalmente, por falta de oportuno ausilio.

Esta embarcacion construida en los astilleros de Chiloé, sin nombre conocido, es otra distraccion que debe cargarse a la larga cuenta de las que ocurren en las publicaciones oficiales, no obstante el tonelaje de la nave.

«ESMERALDA.»

Goleta nacional. Entrando al puerto de Talcaguano por la Boca Chica, se fué a pique en 17.5 metros de agua, por efecto de una gran via de agua que no pudo agotar su bomba, i fué menester abandonarla, en mediados de agosto de 1897.

La Esmeralda era propiedad de don Benjamin Bañados

Morris, i no obstante sus proporciones de barco i su tonelaje, no figura en la lista oficial de los buques matriculados en la marina mercante nacional.

«ELLIE.»

Bergantin goleta chilena, del porte de 421.30 toneladas de rejistro, construida en Queney (E. U. de A.), en 1869, con material de madera, que ingresó a la Matrícula de la Marina mercante de Chile en 1892, propiedad de don Victor Cornou, de Talcaguano, quien lo dedicó a la navegacion jeneral.

Habia salido del puerto Coronel con destino a Coquimbo, con un cargamento de carbon de piedra, i naufragó 5 millas al S. de puerto Oscuro, por los 31° 29' de lat. S., perdiéndose totalmente el 21 de setiembre de 1897.

La tripulacion salvó en los botes de la nave, despues de haber sido abandonada por su capitan F. C. Han, por hacer mucha agua i no dar abasto las bombas. El abandono de la nave fué tan precipitado, que los náufragos no alcanzaron a poner a salvo sus equipajes, arribando al puerto Oscuro a las 8 h. p. m. del mismo dia.

«OAKBURN.»

Fragata británica, del porte de 1,518 toneladas de rejistro, de la matrícula de Greennock i perteneciente a Mr. R. Shan Kland del mismo puerto. Habia sido construida en 1897 i hacia su primer viaje. Procedia de New Castle (Nueva Gales del Sur) con destino a Antofagasta, con un cargamento de carbon de piedra para la Compañia de Salitre, i naufragó en un lugar cercano a la caleta Blanco Encalada, el dia 14 de octubre de 1897, salvando toda la tripulacion.

La fragata era de material de acero i habia sido construida en los astilleros de Greennock, i de propiedad de los señores R. Shand i C.ª

El capitan de la Oakburn era Mr. Alfredo F. Henry, i la

causa del naufrajio se debió a una densa neblina que reinaba en la mañana del citado dia; a la falta absoluta de viento i a una fuerte corriente que arrastró al buque sobre las rocas de la costa.

Inmediatamente despues de la encalladura, el buque comenzó a hundirse, por lo que el capitan ordenó echar al agua los botes i proceder al salvamento de la tripulacion, pues la nave se iba a pique rápidamente. La tripulacion se componia de 24 hombres. el capitan i un pasajero.

Los náufragos se dirijieron en los botes de la nave a la rada de Antofagasta, llegando a ella en la mañana del dia 15.

De la Oakburn no se salvó absolutamente nada, pues desapareció por completo bajo las aguas momentos despues de ser abandonada.

De los antecedentes del siniestro no hemos tenido dato alguno.

«CORDILLERA.»

Barca británica, de la Matrícula de Liverpool, del porte de 788 toneladas de rejistro, su capitan E. A. Everett. La Cordillera habia salido de Valparaiso el domingo 7 de noviembre de 1897, con lastre de arena i destino a Caleta Buena, donde debia tomar un cargamento de salitre que debia conducir a Europa.

El dia anterior habia soplado en la costa un viento huracanado del SO., con mar mui ajitada i alta.

El 9. a medio dia, la barca Cordillera se hizo a la vela con 408 toneladas de lastre de arena, i una vez fuera del puerto, la barca se vió azotada por un viento mui récio i mar mui gruesa que le imprimian grandes bandazos i fuertes cabezadas. Dos horas despues i hallándose sobre el paralelo de Quintero, el lastre se corrió i la Cordillera dió a la banda. Perdida toda esperanza de adrizarla, sus tripulantes construyeron una balsa con las maderas del buque i la ocuparon 16 de los 19 tripulantes: los tres restantes prefirieron quedar sobre el casco del buque, que pronto fueron arrojados por el mar, pereciendo ahogados.

Igual suerte corrieron 13 de los que iban en la balsa. La marejada los arrancó uno a uno de las maderas, salvando solo 3 que pudieron sostenerse a duras penas, en lucha heróica contra el embate enfurecido de las olas. Cuando estos desgraciados habian perdido toda esperanza de salvar sus vidas, fueron socorridos por el vapor CACHAPOAL como a 14 millas al O. de cabo Tablas, en completo estado de estenuacion, donde fueron atendidos con todo esmero a las 5 h. 50 m. a. m. del dia 10, i llegaron a Valparaiso en la tarde del mismo dia.

La barca CORDILLERA habia sido construida en Liverpool, con material de fierro, en 1866, pertencia a Mr. G. W. Phillipps, armador de ese puerto, i hacia pocos dias que habia llegado a Valparaiso, procedente de New Castle (N. S. W.) con un cargamento de carbon de piedra. Su consignatario era H. A. Kenrick.

Los tripulantes que perecieron ahogados fueron, capitan E. A. Everett; marineros, C. Williams, J. Williams, Tomas Smalwod, W. Murray, W. Fustral, R. Camm, John Mac-Mahon, R. Batan, John Murphy, R. Rulbert i Nelso Briton.

Los únicos salvados, fueron: J. Mac-Clead, 1.er piloto; H. A. Hamilton, 2.° piloto, i Tomas King, carpintero.

Del sumario indagatorio del naufrajio de la barca CORDILLERA, acaecido el 7 de noviembre, resulta, segun la esposicion del 1.er piloto señor Henry Alfred Hamilton, natural de Inglaterra, nacido en Dublin, de 30 años, soltero, etc., con patente de capitan ingles, lo siguiente:

«Antes de recibir el lastre la CORDILLERA, se trincaron tablones a los pies de carnero que tenia el buque en su bodega i entrepuente, formando una division central en toda su lonjitud, en el espacio que ocupa el lastre en la cantidad de 600 toneladas, como lo comprueba la curva de desplazamiento i de calado que el capitan tenia a bordo. Las condiciones del buque para navegar eran buenas. El lastre lo tomamos, mas o ménos, en 10 dias, concluyendo con su estiva el sábado 6 a las 6 h. de la tarde.

«El domingo 7 a las 9 h. 30 m. a. m. se mandó virar hasta

dejar el ancla con 20 brazas de cadena en 12 de fondo. El capitan, que habia ido a dejar a su esposa al vapor del Estrecho, regresó a bordo a las 10 h. a. m.; un cuarto de hora mas tarde el remolcador ADELA comenzó el remolque para sacar a la CORDILLERA fuera del puerto; mas como se presentase el ancla encepada, el remolcador disminuyó su marcha i se puso para el S. (contra el viento). Miéntras tanto se seguia virando el molinete; pero el remolcador sin aviso prévio largó el remolque. Visto esto por el capitan, mandó orientar el velacho bajo, el foque i trinquetilla, i bracear el aparejo para que no flamease, pues el buque tenia el viento por su cuadra de babor. Se hizó el velacho alto i el buque tomó un arranque de 3 a 4 millas. Miéntras tanto se terció el ancla i me dirijí a popa para preguntar al capitan sobre el rumbo que debia seguirse i si se orientaba mas velámen. El capitan me contestó que debia gobernarse al NO., pero que el buque no queria arribar, pues permanecia entre el O. i el ONO., ordenando dar el foque de fuera i cojer el puño del trinquete. En estos momentos serian como las 12 h. m. i el buque llevaria un andar como de 4 o 5 millas, pues su casco estaba mui sucio.

«Como a las 12 h. 30 m. o 12 h. 45 m., notando el capitan que el buque no obedecia al timon, ni arribaba cual él deseaba, mandó arriar el velacho alto, contrabraceando el aparejo de proa i acuartelar los foques. Como a las 2 h. p. m. el buque escoraba tanto sobre estribor, que la fuerte marejada le hacia dar fuertes balances. El viento era fresco i la mar mui arbolada.

«A las 3 h. se notó que la CORDILLERA seguia escorando mas que lo que la fuerza del viento podia hacerlo, i como el lastre se habia corrido, se mandó la jente a la bodega para enmendar la estiva, echándola sobre babor, ocupando algunos hombres en preparar un ancla flotante. Se echó por la popa asegurada por un cable de alambre, filando de éste 220 metros; pero la barca no arribó, manteniendo su proa al O., i por lo tanto soportando el viento i la mar perpendicularmente al plano de su costado de babor.

«Como a las 4 h. p. m. el buque dió un fuerte bandazo há-

cia sotavento, metiendo la tapa regala de la amurada bajo el agua. En vista de esto, se llamó la jente que habia en la bodega; se mandó cerrar las escotillas, ponerles sus encerados i se los aseguró convenientemente con barras i cuñas a las orejas de los brazales de las escotillas. En seguida el capitan ordenó cargar los foques, arriar en banda los escotines de velacho i aventar la escota de trinquete, sin que esto hiciese efecto alguno en el buque; por lo que ordenó arriar los botes. Se principió por el chico, que se encontraba colgado en sus pescantes jiratorios hácia adentro del costado de babor; pero en el momento de arriarlo, el buque dió un bandazo que tomó al bote conjuntamente con una ola; lo desenganchó de sus pescantes, yendo al agua i al garete. En seguida se trató de echar afuera el bote salvavidas que teníamos en sus colsos en el costado de babor, el que conseguimos poner a flote sin novedad, tripulado con dos marineros: lo arriamos por la popa con una baza larga, dando órden a los marineros de permanecer claros del casco del buque; pero como las brazas mayores del lado de estribor estaban en el agua, costó mucho mantenerse claro del costado; por otra parte, los marineros se atolondraron, perdieron la calma, i el bote se metió debajo del arbotante de la braza mayor, lo que hizo que el bote se volcase, tomándose los marineros de la batayola de la toldilla que estaba a su alcance i treparon al buque. El bote pasó por debajo del buque, por la popa i boca arriba, pero lleno de agua i del todo inutilizado.

«En esta circunstancia me fuí a proa i examiné el único bote que nos quedaba sobre la casa del rancho i cocina, i viendo hallarse en buen estado, le dejé las ligaduras claras i listas para echarlo al agua en un momento dado.

«Como ya la noche se venia encima, se resolvió permanecer en el buque hasta la mañana siguiente, no obstante de que éste seguia escorando mas i mas. Durante la noche se mantuvo una vijilancia especial en la esperanza de descubrir alguna nave que nos prestase ausilio, pues estimaba que no estábamos a mas de 25 millas de tierra, cuando el buque quedó inmanejable.

«Al amanecer del lúnes no pudimos ver la tierra, por estar el horizonte calimoso hasta medio dia, que la divisamos a 10 o 12 millas. El buque seguia escorando i la mar llegaba hasta la brazola de estribor de las escotillas.

«Al hacer la descubierta pude notar que el bote único que nos quedaba se lo habia llevado la mar, notando a la vez que los dos parches de repuesto que habia en la banda de estribor habian cortado sus trincas por uno de sus estremos i golpeaban las escotillas, rompiendo sus encerados. Se tomaron dos velas i con ellas se cubrieron las escotillas amarrándolas convenientemente con la maniobra de babor que se encontraba a mano.

«A pesar de que la cámara estaba llena de agua, podia penetrarse en ella con alguna dificultad, sacando algunos víveres, con los que se hizo un almuerzo, i se sacó todo lo que se pudo, estivándolo lo mejor que fué posible en la toldilla.

«En seguida comenzamos a construir una balsa, tomando para ello la verga de sobremesana mayor que estaba trincada al pié del palo i la botavara de mesana: con estas perchas se empezó a construirla en forma de triángulo, amarrando i clavando a éstas, tablas, enjaretados i todo lo mejor parado que ofrecia el buque a mano i disponible en aquellos momentos. Aparejada i construida, media cosa de 40 metros de superficie; se colocaron en ella provisiones i agua, una caja que contenia luces de bengala, cohetes de señales, una bocina de niebla sistema noruego, i dos velas de bote, compuestas de un trinquete i un foque, un compas de bote, dos salvavidas circulares i una hacha de mano, i como complemento se puso a cada lado del triángulo un cabo de maniobra de 62 milímetros de muesca, bien tezo i abarbetado de trecho en trecho, a modo de pasamano salvavidas.

Todo esto quedó terminado a las 3 h. p. m. del mismo dia lúnes, encontrándonos como a 8 millas de tierra; pero no pudimos apreciar nuestra situacion por no conocer la costa. Con todos estos preparativos se echó la balsa al agua, convenientemente asegurada por una boza de cabo. En seguida

se ordenó que cada marinero se proveyese de un cinturon salvavidas i que convenientemente amarrado, se echasen al agua, teniendo absoluta confianza en sus salvavidas. La órden fué cumplida amarrándose cada cual por medio de un cabo i sujetándose a los cabos salvavidas ya indicados todos los 19 náufragos, colocados i distribuidos en los tres ángulos de la balsa: se cortó la boza i nos separamos del buque, que ya se encontraba con su arboladura paralela a la superficie del mar.

«Pudimos notar que el buque seguia con mas rapidez que nosotros hácia tierra. Entre tanto intentamos impulsar la balsa hácia tierra con el movimiento de nuestras piernas.

«Media hora hacia que nos encontrábamos en la balsa, cuando algunos marineros perdieron la calma i la subordinacion que hasta ese momento habian mantenido, principiaron a encaramarse sobre la balsa, amedrentados por algunas marejadas que rompian sobre ellos, lo cual hizo que ésta se sumerjiese de un lado.

«Al mismo tiempo cuatro de ellos abandonaron la balsa i se dirijieron al buque; de éstos, dos sucumbieron en su demanda, el tercero alcanzó al buque i el cuarto regresó a la balsa: este era Nelson Breton, mayordomo.

«La desesperacion se apoderó de los demas i continuaron lanzándose sobre la balsa, trepándose sobre ella: otros con las fuerzas agotadas se largaron i quedaron flotando, pero con la cabeza sumerjida en el agua.

«Esta tristísima situacion continuó durante la noche i así fuimos perdiendo uno a uno los quince que quedaron despues del abandono que nos hicieron los cuatro primeros, sin que las circunstancias ni las órdenes tuvieran efecto alguno sobre ellos, perdiendo con esto los víveres i las señales que se habian embarcado. El casco de la Cordillera se fué a pique a las 4. p. m., porque no se vió mas.

«Estimamos que como a las 2 h. a. m. del mártes, el capitan perdió el sentido i con él las pocas fuerzas que le quedaban, por mas de cinco o seis veces se le colocó por el segundo piloto sobre la balsa, tambien las mismas veces él la

abandonó, hasta que como a la hora indicada sucumbió i se separó de la balsa, quedando como todos los demas a merced de las olas.

«Finalmente, al marinero Murphy tambien se le estravió la razon i se subió a la balsa i principió a decir que veia un buque i la tierra i que debia tomar ésta o aquélla providencia para salvarse, i, por último, agotadas sus fuerzas, sucumbió como todos los demas. Este último se nos fué como a las 4 h. a. m.

«En vista de ésto, resolvimos embarcarnos sobre la balsa, colocándonos cada uno en un ángulo, i en ella permanecimos con el foque izado entre los mástiles que le habiamos colocado, hasta que aclaró bien.

«Estimamos que serian las 7 h. a. m. cuando el contramaestre vió un humo hácia el O., creyendo que seria tierra al principio, pero despues nos convencimos que era un vapor, al que le hicimos señas con dos pañuelos amarrados a una barra de cabrestante, los cuales fueron elevados tan alto como nos fué posible, por el segundo piloto, haciendo señas a la vez con nuestros pitos de bolsillo.

«Parece que el vapor vió luego nuestras señas, pues lo vimos que cambiaba inmediatamente de rumbo, gobernando hácia nosotros: arrió un bote el cual nos tomó a las 7 h. 50 m. a. m., hora en que nos hallamos a salvo los tres únicos sobrevivientes de la barca CORDILLERA.»

El interrogatorio de la Corte Naval, termina como sigue:

«P.—¿Cuál era el calado del buque a popa i a proa cuando zarpó de Valparaiso?

«R.—Estimo que seria 12 pies 9 pulgadas a popa i 13 pies 5 pulgadas a proa.

«P.—¿A qué causa atribuye Ud. que el buque no cayera de arribada?—¿Siempre ha tenido ese defecto?

«R.—Estimo que la causa seria en parte el que el buque no estaba en calado igual a popa i proa, i la segunda parte es que todo buque en lastre tiene tendencia a partir de orza cuando tiene el viento por la cuadra.

«P.—¿No cree Ud. que habria sido mejor haberle puesto

una ancla flotante al buque por la proa i haberle orientado la mesana para hacerlo caer de la otra banda?

«R.—Si, creo que si hubiéramos tenido los útiles necesarios para hacer el ancla flotante i empleada oportunamente, habria dado buen resultado.

«P.—¿Por qué no se desmanteló el buque de su arboladura cuando se vió que no adrizaba?

«R.—Porque el capitan no lo ordenó i solo recibimos órdenes de echar botes al agua.

«P.—¿Por qué Ud. siendo primer piloto no le indicó alguna medida útil como la ya señalada, para salvar el buque con la jente?

«R.—Porque a mi juicio lo arriba espuesto era lo mejor que se podia hacer.

«P.—¿Por qué no usaron las perchas que estaban al lado de sotavento i que habian cortado sus trincos en el estremo de popa para hacer la balsa?

«R.—Porque los trincos eran de cabos de alambre i era materialmente imposible largarlos por estar debajo del agua en el lado de la amurada.

«P.—¿Hubo alguna dificultad entre la jente durante la hora difícil de las maniobras?

«R.—No; solo habian algunos que habian perdido su presencia de ánimo, que costaba hacerlos trabajar.»

«CARAHUE.»

Vapor chileno, del porte de 284.88 toneladas de rejistro i propiedad de los señores Suhart Hermanos, de Valdivia, capitan Marsh. Habia salido del puerto de Corral con destino a Rio Bueno, con cargamento surtido i destino a Trumag e Imperial.

Al entrar al Rio Bueno a las 12 h. m. del dia 11 de noviembre de 1897, desgaritado por la corriente, embarrancó en la barra, perdiéndose totalnente, como asimismo su valiosa carga.

La tripulacion, compuesta de 20 hombres, de capitan a paje, se salvó toda desembarcando en tierra.

El CARAHUE habia sido construido en Glasgow en 1886 e ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1895, siendo destinado al cabotaje i al acarreo de los rios.

1898

«MATANZA.»

Barca inglesa, que naufragó en las cercanias del cabo Pilares en la boca occidental del estrecho de Magallanes en el mes de enero de 1898.

Los náufragos salvaron en tierra i fueron recojidos por el escampavia del Gobierno de Chile CÓNDOR, al comando del teniente de la Armada don T. C. Green, quien los condujo a Punta Arenas.

La condúcta correcta del teniente Green le valió una recomendacion del Gobierno de S. M. B., en estos términos:

«El Gobierno de S. M. B. tomando en consideracion los esfuerzos del señor Green para salvar a los náufragos de la MATANZA manifiesta en nota al Gobierno de Chile que esa noble accion será siempre recordada con profunda gratitud por el Gobierno i pueblo británicos.»

«MATAURA.»

Vapor ingles, del porte de 3,600 toneladas de rejistro, capitan Mr. C. A. Milward (de la Royal Navy Reserve), con 69 hombres de equipaje i tres pasajeros.

Habia salido de Nueva Zelanda con destino a Inglaterra i conduciendo un cargamento de 8,500 fardos dobles de lana, 4,000 barriles de grasa, 4,000 cajones mantequilla i quesos, 40,000 capones helados.

El capitan Mr. Milward quizo cruzar del Pacífico al Atlán-

tico por el cabo de Hornos, pero habiendo sufrido una descompostura en la máquina, se vió obligado a poner rumbo al N. en demanda del cabo Pilares, procurando meterse en el Estrecho de Magallanes, para reparar sus averías en algun puerto, que ya habia correjido a médias.

Ya mui cerca de cabo Pilares, falló nuevamente la máquina del MATAURA i arrastrado por la corriente i el tiempo del O. sobre la costa de la Desolacion, se vió obligado a embarrancar i a poner a salvo su jente.

He aquí el parte íntegro «sobre la pérdida del vapor MATAURA, de Plymouth:

«El 12 de enero de 1898 se encontraba a las 12 h. m. en lat. S. 52° 43' i lonj. O. 74° 58', segun la estima.

«A las 12 h. 22 m. se avistó tierra, demorando al N. 60° E. verdadero.

«El rumbo del buque en esos momentos era al N. 30° O. verdadero i creyendo que la tierra que se veia eran las rocas Apóstoles, a las 12 h. 45 m. p. m. se puso la proa al N. 17° O.

«A la 1 h. 20 m. p. m. se avistó otra roca demorando al NE. próximamente, la que resultó ser la roca mas occidental de los Apóstoles.

«A las 12 h. 50 m. p. m. esta roca se encontraba a la cuadra i a 6 cables de distancia. Puse proa al N. 20° E. verdadero, por notar que el buque no podia salvar una rompiente vista por babor, pues el buque ronzaba de 1° a 3° a sotavento. Intenté pasar por dentro de las rompientes de afuera, a 5 cables de distancia, pues las cartas de navegacion no indican nada peligroso en esa rejion, tomando ademas en consideracion las malas condiciones de la máquina, que no permitia luchar con el viento del ONO. i de fuerza 8, que reinaba a la sazon, con lluvia mui densa.

«A las 2 h. 05 m. p. m. el buque chocó con la popa dos veces suavemente; ordené al instante se sondaran lós compartimentos i se cerraran las mamparas a prueba de agua.

«El carpintero avisó que habia 5 piés de agua en el número 1, i 4 en el número 4. Mas tarde el jefe de injenieros me

hizo presente que no se podia cerrar el mamparo a prueba de agua. Por estas razones poderosas goberné sobre Sealers Cove, con la esperanza de salvar las vidas; ordené a la vez cargar las velas i aprovisionar todos los botes. El buque siguió andando mui despacio.

«A las 3 h. 30 m. largamos el ancla de estribor en 23 brazas de agua, filando 75 de cadena, con el objeto de hacer proa a la mar i abordar mejor las rocas.

«Apénas hizo cabeza el buque largamos por la mano el chicote de la cadena, i varamos sobre las rocas.

«La corriente era mui fuerte e hizo virar nuevamente el buque, tomando una posicion mui espuesta con las rocas, por lo cual la tripulacion lo abandonó, desembarcando en Sealers Cove.

«Despues de largar el ancla, hice sondar nuevamente los compartimentos, encontrando 22 piés en el número 5 i 15 en la máquina; por esta razon concluyente varé el buque sobre las rocas.

«A continuacion traté de doblar el cabo Pilares várias veces; pero el viento i la mar lo impidieron.

«El 16 de enero salí con un bote al estrecho de Magallanes por el Sea Shellor Abra Channel, alcanzando Punta Arenas el 17 de enero, a las 8 h. p. m. Los demas botes fueron ausiliados i salvados con la tripulacion en buques del Gobierno de Chile.—(Firmado).—*C. A. Milward*, capitan del MATAURA.» 1

El vapor despues de varado, quedó recostado e inundado en gran parte por el mar.

El capitan, tripulacion i pasajeros, se embarcaron en 5 botes, en uno de los cuales iba el capitan, los tres pasajeros i 11 hombres de la tripulacion: corrió al N. i logró doblar el cabo Pilares, metiéndose al Estrecho, i fué recojido en seguida por frente a Punta Santa Ana por el vapor ingles HYSON, que iba de Coronel con cargamento de trigo i cebada, i cru-

1. Copia del parte del capitan del MATAURA, enviada por el señor comandante de la cañonera MAGALLANES.

zaba el Estrecho, llegando en la tarde del 17 de enero a Punta Arenas, por el cual se supo allí el naufrajio del MATAURA.

Al amanecer del dia siguiente salió de Punta Arenas el vaporcito YAÑEZ, a cargo del gobernador marítimo, en busca de los otros botes. Fué tambien en él el capitan Milward, suponiendo éste que los botes pudieran hallarse en Desolacion Harbour, i que eran 58 hombres con víveres para 26 dias.

Al amanecer del dia 19 zarparon los vapores ALBATROSS i VICHUQUEN, llevando buzos i demas elementos para el salvamento del MATAURA i su carga.

El comandante del escampavia TORO, teniente don Tomas C. Greene, comunicaba oficialmente a la Gobernacion Marítima de Magallanes que el 19 a las 2 h. 30 m. p. m., navegando por el Long Reach, avistó tres botes con bandera inglesa, que pedian ausilio. Se acercó a ellos i supo que eran náufragos del vapor MATAURA; los recojió a su bordo, conduciéndolos a la colonia, incluso los botes. Así, pues, los náufragos recojidos por el TORO fueron 37 hombres, entre los cuales habia 8 oficiales.

Segun la esposicion del teniente Greene, los tres botes habian podido doblar el cabo Pilares i penetrar al estrecho de Magallanes, todos sin novedad, aunque el cocinero algo enfermo.

En la tarde del 21 llegó a Punta Arenas el vapor YAÑEZ, procedente del lugar del naufrajio, trayendo consigo la tripulacion del quinto bote, sin haber ocurrido ninguna pérdida de vidas.

El vapor TORO, que habia zarpado de Punta Arenas a las 8 h. 30 m. a. m. del dia 18, dobló el cabo Pilares a las 6 h. 30 m. a. m. del dia 19, en demanda del buque náufrago, que se hallaba en Sealers Cove, recostado sobre una roca, notando que la localidad era enteramente distinta a la que diseña la carta del Almirantazgo Británico. El señor Amengual levantó un cróquis de ella.

«El MATAURA, dice el señor Amengual, se hallaba en un estrecho, mas allá del cual se abre un inmenso seno bien

abrigado de los vientos. Un poco ántes del sitio del naufrajio se abre otro gran seno.

«El vapor se hallaba con los dos tercios de su volúmen a pique, i mui inclinado a un costado, siendo imposible sostenerse en la cubierta, pues se hallaba inclinado como 45°. Del lado de babor se notaba una ancha rasgadura de la obra muerta i casco, i en el primer temporal fuerte es posible se parta del todo i se sumerja.

«En el fondo de una de las abras se encontró el YAÑEZ un bote con muchos víveres i un tablero en la playa con esta inscripcion: *12 varamos, 18 salimos al Estrecho.*

«A las 3 de ese mismo dia miércoles (19) volvió el YAÑEZ hácia el cabo Pilares, el que dobló, entrando al Estrecho. Recorrió minuciosamente todas las caletas, i, por fin, a las 5 h. p. m. encontró un bote con 11 hombres en la bahia Misericordia, los que tomó a su bordo.

«El oficial que lo mandaba dijo que salieron de Sealers Cove todos juntos, pero que las corrientes los arrastraron al sur hasta Desolacion Harbour. De aquí remataron nuevamente al N. doblando el cabo Pilares i llegaron a bahia Misericordia. Pero como ese bote solo tenia dos buenos remeros, no pudo continuar con los otros botes, quedando allí. El oficial habia sufrido una ilusion al pasar en la noche por frente al MATAURA i sostenia que habia otro vapor náufrago, pues habia visto fuegos; i sostenia esta opinion, por lo que el señor Amengual, creyendo que fuesen los otros botes, volvió a la caleta Searles.

«Destruida esa ilusion, volvió el YAÑEZ al Estrecho, doblando el cabo Pilares a las 8 h. p. m., navegando hasta fondear en la bahia Tueslay, donde se pasó la noche.

«A las 5 h. 30 m. a. m. del juéves (20) zarparon para Punta Arenas i luego abordaron a una pequeña goleta, cuyo capitan les anunció que en el dia anterior los tres botes con los náufragos habian pasado por cabo Tamar.

«En la tarde cruzaron el vapor VICHUQUEN, quien les dijo que el vaporcito TORO habia recojido a los náufragos, noticia que mas tarde les confirmó el vapor ALBATROSS.

«Siguieron navegando ya sin cuidado i llegaron a Punta Arenas en la tarde del viérnes (21), donde los náufragos, botes i demas elementos fueron entregados al consulado ingles.

«Nos dice el señor Amengual que tuvieron un tiempo de calma absoluta, que les permitió sin peligro alguno doblar por cuatro veces el cabo Pilares i correr pegados a la costa por medio de un semillero de rocas.

«Sabemos—agrega el periódico *Magallanes*—que el señor cónsul ingles se encontraba profundamente agradecido a las autoridades civiles i marítimas, como asimismo a los comandantes de los buques de guerra chilenos que han tenido tanta dilijencia i éxito para salvar i traer a los desgraciados náufragos».

Para el salvamento de la carga del MATAURA fueron contratados los vapores VICHUQUEN, ALBATROSS, AMADEO i KEEL-ROW.

La carga del MATAURA era mui valiosa, i se estima que solo la lana que conducia en fardos, superaba a la produccion de todo un año entero de cuanta se cosecha en Magallanes. El sebo i aun la mantequilla, pueden utilizarse aunque estén mojados con agua del mar. En fin, se afirmaba que la carga del vapor alcanzaba a 6,000 toneladas brutas.

Parte del cargamento fué salvado i conducido a Punta Arenas. El buzo italiano don José Cartoni, que trabajaba en el salvamento, fué muerto por un accidente profesional i remitido su cadáver a Punta Arenas.

Los buzos aseguraban que continuando el buen tiempo, podrian salvar hasta diez mil bultos de lana; pero que con el primer temporal del O. el vapor se volcaria totalmente destruido.

No nos ha sido posible obtener las evidencias de este siniestro, ni el fallo de la Corte Naval Inglesa.

«CRETA.»

Cúter nacional, de la Matrícula de Punta Arenas de Magallanes i propiedad del ciudadano griego José Bartoli. Navegando a toda vela i con un viento fresco, una fuerte racha lo hizo dar la quilla en las cercanias de la isla Bynoe, un poco al N. del paso Brenok, costa occidental de la Tierra del Fuego, a mediados del mes de enero de 1898. De los tripulantes del cúter, tres salvaron en un pequeño bote de la embarcacion i los restantes quedaron dentro i se ahogaron.

Fué imposible darle ausilio a los del CRETA, tanto por haber dado la voltereta como por la imposibilidad de remolcarlo hácia tierra.

Los sobrevivientes arribaron sin víveres ni mas recursos que su ropa encapillada, haciendo rumbo a Punta Arenas, llegando el dia 20 a Tres Brazos, i en seguida, por tierra a la poblacion.

De los tres tripulantes ahogados, solo recuerdan los sobrevivientes el nombre del portugues Silva, vecino de Punta Arenas, donde quedaba su viuda.

El escampavia YAÑEZ fué despachado en seguida en busca del CRETA, procurando el salvamento i los cadáveres de los náufragos; pero parece que sin éxito alguno.

«VALENTINE.»

Fragata francesa, propiedad de los señores D. Bordes, del Havre, con un cargamento de 1,500 toneladas gruesas de carbon de piedra i 30,000 ladrillos a fuego, en viaje de Cardiff para el puerto de Totoralillo, naufragó al entrar al puerto de su destino, a las 4 h. p. m. del dia 28 de enero de 1898.

Chocó en la roca ahogada Zoraida, que se halla dentro del puerto, a 3 cables al N. 41° 30' E. de la punta N. del farallon

mas setentrional que destaca la punta. En esta roca se sondan 4.5 metros de agua, en la parte mas somera, i se encuentra bien fijada en el plano hidrográfico en circulacion i asimismo consignada en las *Instrucciones Náuticas* que se leen en el mundo marítimo.

Viendo el capitan que su buque hacia agua, varó la nave en la playa, donde fué inutilizada totalmente, no obstante los ausilios que le prestaron los vapores GUAYACAN i MAPOCHO.

La roca Zoraida, que es harto peligrosa para los buques que entran al puerto de Totoralillo, estaba avalizada en tiempos anteriores; pero a la entrada de la VALENTINE, la valiza habia sido destruida.

«LASTENIA.»

Barca chilena, del porte de 661.51 toneladas de rejistro, construida de madera en Lermont, en 1875, e ingresada a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1893, de propiedad de don Alejo Ibarra, de Ancud, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

La LASTENIA llamada ántes HAVRE, habia salido de Valparaiso con un cargamento surtido destinado al puerto de Iquique. Llegó a su destino el dia 2 de diciembre de 1897, donde desembarcó su carga, dirijiéndose en seguida al Archipiélago de Chiloé para tomar otro de madera i regresar de nuevo al norte.

El dia 7 de febrero de 1898 dejó el surjidero de Linao, remolcada por el vapor CHACAO i con destino a la bahia de Ancud, donde debia completar su cargamento.

Contrariada por los tiempos durante el dia, solo alcanzó el surjidero de espera de San Gallan, donde pasó la noche al ancla; pero a las 2 h. a. m. del dia siguiente (8), continuando a remolque, una i média mas tarde embarrancó en la costa de Lenque (costa N. del canal de Chacao), donde

fué inutilizada, debido al mal estado de sus fondos. Los náufragos salvaron en tierra.

Este siniestro, como tantos otros, se debe a que las naves madereras de la carrera del sur son cascos viejos i a mal traer, i destinadas a destruirse en el primer contraste. Sus armadores confian ordinariamente en que estando cargadas con maderas, pueden llegar entre aguas a su destino, lo que no es positivo.

«BIOBIO.»

Vapor nacional, del porte de 407.53 toneladas de rejistro, construido en Glasgow con material de fierro, en 1888, propiedad de la Compañia Sud-Americana de Vapores (C. S. A. V.) de Valparaiso, i dedicado a la navegacion jeneral. En viaje del rio Imperial hácia el océano, al salvar la barra, varó, sin práctico, en la mañana del 30 de junio de 1898. Los esfuerzos hechos por otros vapores para sacarlo del empeño, fueron infructuosos, concluyendo por inutilizarse del todo por el embate de las olas.

Los pasajeros i sus equipajes se salvaron e igualmente la tripulacion i la carga que conducia.

Las evidencias relativas a este siniestro no han llegado hasta nosotros, lo que es de lamentar, pues no sabemos cual fuese el calado de la nave, la profundidad de la barra en el momento en que el Biobio salia, etc. Solo sabemos oficialmente que el vapor podia cargar hasta 659.88 toneladas gruesas.

«ECUADOR.»

Vapor de la Compañia Inglesa de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.), del porte de 1,310 toneladas de rejistro, construido en Inglaterra, con material de fierro i acero.

En viaje del puerto de Corral para el de Valparaiso, con pasajeros i un cargamento surtido, varó en la playa de Qui-

nahue el dia 25 de julio a las 5 h. 30 m. a. m., 15 millas al S. de la caleta Lebu.

Inmediatamente se arrió un bote; mas éste se volcó a causa de la braveza del mar, pereciendo ahogados dos tripulantes. Se tendió una espia para comunicar con tierra i se arregló un andarivel para sacar a los pasajeros i tripulacion, en dos salvavidas, teniendo que soportar las zabullidas consiguientes.

El equipaje i la correspondencia se salvó, pero mojada. El capitan, los oficiales i la tripulacion trabajaron mui bien, procurando salvar la carga i algunos útiles.

El cocinero, que se encontraba enfermo, falleció al dia siguiente, por haberse agravado a consecuencia de la mojada i baño obligado en el salvamento.

El capitan del Ecuador, Mr. Ricardo Gordon Mathias, atribuyó el varamiento al hecho de que el buque llevaba mui poca carga, al fuerte viento del NO., gruesa marejada i estraordinaria corriente, i a que el oficial de guardia alterara sin su conocimiento el rumbo de la nave, circunstancias todas adversas i tendentes a hacer que el vapor derivara hácia la costa.

Cargamento i pasajeros se salvaron.

En los primeros dias del naufrajio el casco del Ecuador se creyó perdido; pero la Compañia Inglesa se propuso salvarlo a todo trance i lo consiguió felizmente despues de crecidos gastos i una labor digna de elojio, que duró por mas de 40 dias. Por fin fué echado al agua i remolcado hasta Talcaguano, donde fueron recorridas sus máquinas. Poco tiempo despues el Ecuador continuaba sus viajes en la costa del Pacífico.

UN BUQUE.

El periódico *El Chiloé*, que se edita en la ciudad de Castro, hizo saber con fecha 19 de agosto de 1898, que en la costa SE. de la isla Guamblin (costa O. del archipiélago de Cho-

nos) se han encontrado los restos de un buque de madera, naufragado en ese punto.

Comunicaciones oficiales trasmitidas del puerto de Melinka, hablan tambien de haberse hallado restos de un buque náufrago en esa misma localidad, i que dos chalupas del sur de Chiloé habian merodeado los objetos arrojados por el mar. Este suceso dió lugar a muchas investigaciones de las autoridades de Castro, pero sin éxito alguno.

«ROSSAHU.»

Barca inglesa, del porte de 1,228 toneladas de rejistro, en viaje de Australia con destino a Gatico, i un cargamento de 2,000 toneladas gruesas de carbon de piedra; al cojer el lugar de su destino, 2 millas al N. de la rada de Cobija, se fué sobre la costa, perdiéndose totalmente el dia 7 de setiembre de 1898.

La tripulacion salvó en los botes i en seguida en tierra, donde fué atendida.

La Rossahu era de propiedad del señor W. Montgoney, de Lóndres; venia consignada a G. C. Kenrick i la carga pertenecia a los señores Artola Hermanos, de Cobija.

Segun la autoridad marítima de Cobija, la barca Rossahu, sin práctico a bordo, largó el ancla mui cerca de tierra en circunstancias de haber un poco de braveza de mar, i sin cargar el aparejo en tiempo oportuno. El ancla no mordió el fondo i el buque con la viada se fué a tierra, donde se destrozó.

El siniestro de la barca Rossahu se debe a la confianza de su capitan; al desconocimiento de la naturaleza del surjidero i a la no existencia de un práctico local en un puerto tan poco frecuentado i peligroso.

«BIENE.»

Vapor nacional, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, del porte de 167 toneladas de rejistro, i propiedad

del señor Augusto Walhan, residente en el mismo lugar, que habia sido construido Vegesack en 1874.

Hallándose el BIENE al ancla en el estrecho de Magallanes, una borrasca de viento del SO. le hizo faltar las amarras i fué arrastrado a un rodal de rocas situado entre las puntas Baja i Mendez, ántes de la Primera Angostura. Aquí rompió sus fondos i se fué a pique.

La tripulacion salvó en la Tierra del Fuego; i el vapor trasporte arjentino USHUAIA recojió los náufragos i los condujo a Punta Arenas.

El naufrajio tuvo lugar el dia 30 de octnbre de 1898, i la misma borrasca que motivó el siniestro del BIENE tuvo comprometida a la cañonera chilena MAGALLANES i el vapor CAVOUR de la Compañia Lamport Hall, que se hallaba fondeado en la bahia Posesion, lo hizo embarcar agua por la proa i por la popa, teniéndolo a mal traer. Lo mismo ocurrió con otras embarcaciones surtas en el estrecho.

1899

«CRISTINA.»

Barca chilena, del porte de 758.32 toneladas de rejistro, de propiedad de don Manuel Erquiaga, de Iquique. Fué abandonada en alta mar por los tripulantes el dia 2 de febrero de 1889, por los 19° 23' de lat. S. i 74° 47' de lonj. O.

La CRISTINA habia salido de Boca Pan (Perú) con destino a Iquique i con un cargamento de carbon de madera consignado a la casa de Zanelli de ese puerto, el 2 de diciembre de 1898.

A los pocos dias de navegacion, el capitan de la CRISTINA pudo notar que su buque hacia agua en abundancia, tomando en seguida las providencias del caso para salvar el buque i su cargamento. El capitan don Francisco Lancirica era de nacionalidad española.

La tripulacion trabajó sin descanso en achicar el buque,

pero el agua aumentaba paulatinamente, haciéndose cada dia mas difícil la situacion de los tripulantes; i a esto vino a agregarse, a los 47 dias de navegacion, hallarse la nave por los 23° 32' de lat. S. i 85° 42' de lonj. O., un récio temporal de viento del ESE. i mar gruesa, que obligó a la Cristina a ponerse a la capa.

A pesar del incansable ardor con que la tripulacion trababó en las bombas, el agua aumentaba momentos por momentos. A las 24 horas despues de haber comenzado el temporal, principiaron a arrojar la carga de cubierta, para alijerar el buque. Esta operacion permitió a la Cristina permanecer a flote por 12 dias mas.

A los 60 dias de navegacion se empezó a botar al agua parte de la carga de la bodega de popa, creyendo el capitan que allí se encontraba la via de agua que habia ocasionado la inundacion de la barca. Sin embargo, no pudo encontrarse, i, por fin, despues de tantos trabajos por salvar el buque, el capitan se decidió a abandonarlo el dia 2 de febrero de 1899, a la 1 h. p. m.

La tripulacion se embarcó en 2 botes, uno de ellos tripulado por seis indivíduos i a cargo del capitan, i el otro con cinco hombres, un pasajero destinado al puerto de Iquique, al mando del piloto don José Soto. Ambos botes, provistos de velas, agua i 4 dias de víveres, se dirijieron al oriente en busca de la tierra o de alguna nave que los recojiera.

Al anochecer del mismo dia la Cristina se fué a pique, como si solo hubiese esperado que sus tripulantes se pusieran en salvo. Al dia siguiente (3) los botes se habian separado i perdido de vista el uno del otro. El bote del capitan procuró buscar al del piloto; pero recordando que se hallaba como a 306 millas de tierra, se dirijió hácia ella, i solo despues de seis dias de trabajos i penalidades, fueron recojidos por el vapor chileno Limarí, a 13 millas distantes de tierra i entre los puertos peruanos de Chala i Mollendo, cuando los náufragos se hallaban estenuados por la carencia de agua i de víveres; pues se habian visto obligados a beber agua del mar para apagar la sed que los devoraba.

En Mollendo el capitan se presentó al cónsul chileno en demanda de ausilio i éste lo remitió en el mismo vapor al puerto de Iquique, donde llegó con los tripulantes, sin novedad, incluso la embarcacion.

El bote que dirijia el piloto Soto arribó a Mollendo con su jente i el pasajero.

La CRISTINA era de madera i habia sido construida en Busk Port, Maine, en 1862, e ingresada a la Marina Mercante de Chile en 1892. Contaba pues 37 años de edad, al fenecer bajo las ondas del océano, horadados sus fondos por el *teredo navalis* o broma de mar, que tanto abunda en el Pacífico.

«INTENDENTE.»

Barca chilena, del porte de 537 toneladas de rejistro, construida de madera en Sunderland en 1871, perteneciente a la Compañia Esplotadora de Maderas de Valparaiso. Habia salido del puerto de Iquique en los primeros dias del mes de abril de 1899 con destino a la bahia de Ancud, en lastre i en demanda de un cargamento de maderas. Su tripulacion la componian 12 hombres, siendo su capitan don N. Muller.

Batida la INTENDENTE por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante en el momento que arribaba al puerto de su destino, chocó contra la roca ahogada Osorio, que média entre el rodal de Guapacho i la Punta Temui, en la noche del 7 del mismo mes, haciéndose pedazos. La mar arrojó a la playa de Guapacho varios objetos de la nave i salvavidas con el nombre del buque.

Nada se supo de los tripulantes i se presume hayan perecido ahogados. Un cadáver varó en la punta San Gallan el dia 8, confirmando el siniestro. Todos los tripulantes eran hijos de Chiloé i se dice vecinos del puerto de Quenche.

La autoridad marítima de Ancud despachó en la mañana del dia 8 al vapor PISAGUA para que reconociera la costa en busca de los náufragos; pero al rodear la punta Corona solo divisaron dos palos de la INTENDENTE, que acusaban el naufrajio de la nave i el lugar donde habia ocurrido.

El Pisagua recorrió la costa en una estension de 15 millas, sin encontrar vestijio alguno de los náufragos. Solo hallaron en la costa algunas camas, un salvavidas con el nombre Intendente, algunos objetos de uso personal, un marco con tres retratos, etc., etc.

«KIRCKLESS.»

Vapor chileno, del porte de 242 toneladas de rejistro, de la Matrícula de Punta de Arenas de Magallanes, propiedad de los señores Waldron i Wood de Punta Delgada, en el Estrecho, que naufragó cerca de Punta Delgada, perdiéndose completamente, a mediados del mes de abril de 1899.

«HUEMUL.»

Pequeño vapor escampavia del Gobierno de Chile, destinado al servicio del Estrecho de Magallanes, de los faros de los canales, valizas, marcas de tierra i tambien para la policia de aquellas aguas i estudios hidrográficos. Estaba armado con un cañon de tiro rápido i una ametralladora, i al comando del teniente de la armada don Florencio Dublé.

El Huemul habia zarpado de Punta Arenas de Magallanes a las 11 h. a. m. del dia 17 de abril de 1899 con destino al Seno de la Última Esperanza, de órden del Jefe del Apostadero, con el objeto de ir en busca de la 5.ª sub-comision chilena de límites que debia conducirla a ese puerto.

El mismo dia a las 6 h. 25 m. p. m. fondeó el escampavia en la bahia Sung, donde permaneció hasta el dia siguiente para continuar su viaje. Por frente al canal Crosstide acercó al cabo Crosstide a una distancia como de tres cables, i desde este punto gobernó cerca del cabo Quod a efecto de barajar la roca Crooked i no perder camino, pues el comandante Dublé trataba de llegar con luz al puerto Angosto.

El Huemul navegaba con la corriente en contra, lo que aconchó al escampavia sobre la costa del norte, obligándolo a

enmendar su rumbo a babor, por frente a la bahia Borja, con proa hacia White. El barco siguió navegando en estas condiciones hasta las 12 h. m., hora en que encalló en el rodal de la roca Crooked, de una manera inesperada. Sufrió un fuerte choque en la proa, seguido de otro al costado de estribor. El Huemul comenzó a tumbarse sobre la banda de babor i a hundirse de popa hasta el centro de la nave.

El comandante Dublé al darse cuenta del siniestro i de la imposibilidad de toda maniobra, ordenó arriar los botes, operacion que se ejecutó con rapidez, procediendo al salvamento de la jente, dirijiéndose en seguida a bahia Borja. Aquí se desembarcó a los pasajeros i demas personas inútiles para el trabajo, volviendo nuevamente a bordo para tomar algunas medidas relativas al salvamento; pero convencido de que nada podia hacerse con los pocos elementos de que disponia, se dedicaron a sacar de la nave algunos víveres i objetos necesarios para poder instalarse en tierra con su jente, hasta el paso de un vapor que los recojiese.

Como pasaran algunos dias sin divisar nave alguna, resolvió el comandante enviar una chalupa a Punta Arenas con 7 hombres i al cargo del piloto don José Córdova en demanda de ausilio, quedando él con 14 hombres en bahia Borja. El dia 24 el vapor ingles Cacique recojió en puerto del Hambre al piloto i su jente i los condujo a Punta Arenas.

El 25 pasó por el lugar del naufrajio el vapor aleman Luxor, quien, atendiendo a las señales de ausilio que le hicieron los náufragos, se detuvo para recojerlos: los tomó a su bordo i tratándolos mui bien, los condujo a Punta Arenas, donde desembarcaron el 26 sin novedad; por lo cual el comandante Dublé i demas náufragos le han manifestado su agradecimiento.

Los náufragos se quejaban de que el vapor ingles Liguria que iba del Atlántico para el Pacífico, que pasó por frente al lugar del naufrajio del Huemul el sábado 22 de abril, no atendiese sus señales de ausilio, siguiendo su ruta indiferente; pero nos cumple a nosotros consignar aquí que el paso del Liguria por frente al naufrajio ocurrió de noche, i si bien

los de á bordo divisaron luces en tierra, las atribuyeron a los que frecuentan hacer los indios fueguinos, sin sospechar siquiera que fueran señales hechas por los náufragos. Se ha dicho tambien que daban voces i disparaban tiros de rifles, mas éstos no fueron sentidos a bordo del LIGURIA. Por otra parte, este vapor salvaba en esos momentos la estrechura de Crooked Reach i la atencion de su capitan i oficiales estaba del todo concretada a los cambios de rumbos que exije aquella estrechura del Magallanes, que corrian con tiempo oscuro.

El anuncio que dió en Punta Arenas el piloto don José Córdova puso en actividad al Apostadero, despachando en el momento en ausilio del HUEMUL a su jemelo CÓNDOR, miéntras el escampavia YAÑEZ preparaba elementos i poderosas bombas para trabajar en el salvamento, i a mas dos buzos. El gobernador marítimo, señor Amengual, se trasladó tambien al lugar del naufrajio para atender a las faenas del salvamento hasta verlos coronados con el éxito. por lo cual ha sido mui felicitado.

Puesto a flote el HUEMUL el dia 24 de mayo, fué remolcado hasta Punta Arenas i trasladado en seguida a puerto Porvenir para sus reparaciones.

No ha llegado hasta nosotros el juicio emitido por el consejo de guerra que debe haberse nombrado en este siniestro.

«ANNA CATHARINE.»

Barca nacional, del porte de 978.76 toneladas de rejistro, construida con material de madera en los astilleros de Robrindik (Holanda) en 1870, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1889, sus dueños, los señores Mahu i C.ª de Valparaiso.

La ANNA CATHARINE habia salido del puerto de Melinka (islas Guaitecas) con destino a Iquique, con un cargamento de cipres i leña. Dejó el puerto con buen tiempo i viento del tercer cuadrante, procurando hacerse a alta mar; pero batida en breve por un temporal de viento del cuarto cuadrante, el

25 de mayo de 1899 tenia la proa destrozada, se hallaba llena de agua, tumbada sobre uno de los costados, dando apénas tiempo a sus tripulantes para arriar un bote salvavidas, en que se embarcaron, abandonando la barca 3 millas al NO. de la isla Guacanec (de puerto Low), donde la ANNA CATHERINE quedó entre aguas, viéndose tan solo parte de la popa.

El capitan don Jerman Pieming i sus 14 tripulantes llegaron en la tarde del mismo dia 25 de mayo al puerto de Melinka, donde fueron atendidos por la autoridad marítima, quien les dió facilidades para trasladarse a la bahia de Ancud. Allí, el gobernador marítimo les contrató pasaje en una barca para que regresasen al puerto de Valparaiso, lugar de su destino.

La verdadera causa del siniestro i naufrajio de la barca no ha sido esplicado hasta ahora de una manera cierta, i esto sucede con harta frecuencia comunmente con las naves chilenas, por incuria de algunas de nuestras autoridades marítimas; de manera que no se hace luz alguna en los naufrajios que ocurren con tanta frecuencia a las naves chilenas en nuestras propias aguas. Seria conveniente reaccionar contra este desden que afecta a la estadística de los siniestros marítimos, sus causales i los medios de evitarlos, o a lo ménos poner enmienda a sus efectos i males que ocasionan.

La rapidez de la sumersion de la nave no dió tiempo al capitan para poner en salvo sus papeles, salvando el equipaje tan solo con lo encapillado.

«CHILOÉ.»

Barca chilena, del porte de 479 toneladas de rejistro, en viaje del puerto de Ancud para la rada de Antofagasta, con un cargamento de maderas. Atormentada por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, descubrió una gran via de agua que no pudieron contener las bombas, i se inundó, obligando a su capitan i tripulantes a abandonarla por los 41° 11' de lat. S. i 74° 54' de lonj. O., por frente a la costa de Llanquihue, el dia 2 de junio de 1889.

Los náufragos fueron recojidos por el vapor ingles NEWTON, que los condujo al puerto del Corral, donde llegaron en la mañana del 3 del mismo mes.

La CHILOÉ, llamada ántes ROBERTS PULSFORD i tambien REINA DEL PACÍFICO, habia sido construida en Inglaterra en 1846, contando en consecuencia con 53 años de edad. Era de madera i pertenecia a la Compañia Esplotadora de Maderas de Valparaiso.

De la informacion tomada por la autoridad marítima del Corral, resulta que el siniestro fué motivado por fuerza mayor; pero de ella se deduce tambien la vetustez de la nave i la escasez del velámen: no tenia mas juego de velas a bordo que el envergado.

«ESMERALDA.»

Bergantin nacional, propiedad de don David Hayl, de Constitucion, en viaje de Punta de Lobos i destino a la ria de Constitucion, con un cargamento de guano, al tomar el puerto del destino, encalló en la punta Quivolgo en la noche del 21 al 22 de junio de 1899.

Segun las informaciones dadas por los diarios de la localidad, el naufrajio fué ocasionado por la prolongacion del banco de arena que destaca la punta Quivolgo i que se habia avanzado hácia afuera a causa de las últimas riadas del rio Maule, avance que no sospechaba el capitan del bergantin.

El viento del cuarto cuadrante que sopló esa noche i la mar consiguiente, lo echó a tierra, amaneciendo en seco en la mañana del dia 22.

Los trabajos de salvamento se continuaron desde entónces hasta principios de julio. El cargamento de guano se puso a salvo en cantidad de 1,087 quintales españoles, i se espera poner a salvo todo lo servible del bergantin, como el velámen, la arboladura i parte de su material. Se dió el casco de la nave por perdido.

Una buena investigacion relativa a las evidencias del si-

niestro habria dado luz respecto al por qué entraba el ESMERALDA de noche a la ria de Constitucion, cuando el práctico local no podia dirijirlo con las señales convenientes?

Por otra parte, la Matrícula de la Marina Mercante nacional que figura en los documentos oficiales que da la *Memoria de Marina* de 1899, no menciona al bergantin ESMERALDA, no obstante la naturaleza de la nave. Se ignora, en consecuencia, el tonelaje del bergantin i el lugar de su construccion.

«ALBATROSS.»

Vapor chileno, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, del porte de 341 toneladas de rejistro, propiedad de los señores Augusto Wahlen i C.ª, capitan Otto Jugellie. Naufragó el dia 7 de mayo de 1899 en la bahia Camarones, costa oriental de Patagonia.

Los náufragos, en número de 17, salvaron en dos botes i se dirijieron hácia la costa, donde fueron recojidos por el trasporte arjentino 1.° DE MAYO que los condujo a Camarones i dió mas tarde la noticia a Buenos Aires.

Los náufragos fueron conducidos a Punta Arenas en el trasporte SANTA CRUZ de la misma nacionalidad.

El ALBATROSS habia salido de Punta Arenas con destino a las islas Malvinas a fines del mes de abril, contratado para conducir varios cargamentos de ganado lanar desde aquellas islas a la bahia de Camarones. Despues de su primer viaje, al salir de esta bahia con rumbo al E. i de regreso a las islas Malvinas en busca de un segundo cargamento, chocó en una roca ahogada que no señalaban las cartas, segun se dice, i se fué a pique a los pocos minutos.

No se dan pormenores relativos al peligro en que feneció el ALBATROSS, ni se fijó su situacion, por haber tenido lugar el siniestro durante la noche.

El ALBATROSS habia sido construido en Inglaterra en 1887. Vino a Punta Arenas de Magallanes en 1895, traido por un lord ingles que pensaba sacar algun provecho en la esplota-

cion de los lavaderos de oro en las islas del canal Beagle i otros mas australes; pero no habiendo sido feliz en su empresa, vendió el ALBATROSS a los señores Correa i Curtze, de Punta Arenas, quienes lo traspasaron mas tarde a los señores Augusto Wahlen i C.ª, siguiendo desde entónces ocupado en la navegacion del estrecho de Magallanes i puertos vecinos a Punta Arenas, islas Malvinas i costas orientales de Patagonia.

El ALBATROSS, no obstante su tonelaje i cargar la bandera chilena, no lo rejistran los documentos oficiales en la Matrícula de los buques mercantes de la Marina de Chile. Descuido incalificable i que no habla nada bien en favor de nuestra administracion.

«ADRIÁTICO.»

Goleta chilena, del porte de 81.02 toneladas de rejistro, de propiedad de don Cárlos Fonck i C.ª, de Valparaiso, construida en Constitucion en 1896.

Hallándose al ancla en el puerto de San Juan Bautista, isla de Mas-a-Tierra de Juan Fernandez, una fuerte corriente inusitada la arrastró hácia la playa por el lado de bahia Pangal, hasta hacerla dar en tierra, sobre rocas, perdiéndose totalmente.

El capitan de la goleta, al notar el peligro, hizo fondear la segunda ancla; pero todo fué inútil, ocurriendo el siniestro a las 5 h. p. m. del dia 30 de agosto de 1899.

No hubo víctimas.

«PAQUETE DE LIMA.»

Bergantin nacional, del porte de 215.44 toneladas de rejistro, construido en Inglaterra, con material de madera, en 1867, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1894, propiedad de Lázaro Vidal, de Coronel, quien lo dedicó a la navegacion jeneral.

En viaje de Talcaguano para Coronel, con un cargamento de trigo, por causa de una densa neblina encalló en Punta Tumbez el dia 4 de setiembre de 1899, a las 10 h. 30 m. p. m. Arrastrado por la corriente, quedó en una posicion peligrosa, terminando con su pérdida total.

No hubo víctimas, salvando los náufragos en un bote; pero faltan las evidencias del siniestro que esclarezcan las causales.

«PELÍCANO.»

Bergantin nacional, del porte de 387.27 toneladas de rejistro, construido con material de madera en Elsfleth, en 1871, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1889, propiedad de la Compañia Esplotadora de Maderas de Valparaiso, quien lo dedicó a la navegacion jeneral.

Naufragó dentro de la ensenada Inglesa, estero de Yuste, en la noche del 27 de agosto de 1899. El Pelícano llegaba de arribada a la bahia de Ancud, sufriendo pérdida total, pero sin causar víctimas.

Corria un fuerte temporal del NO., en circunstancias que hacia mucha agua, de manera que el naufrajio tuvo por causa fuerza mayor i el propósito de salvar a los tripulantes del bergantin ántes de irse a pique, lo que se consiguió en efecto.

«ROSA DUHART.»

Pailabot nacional, del porte de 53.12 toneladas de rejistro, construido en Lebu con material de madera en 1876, matriculado en la Marina Mercante nacional en el mismo año, propiedad de los señores Duhart Hermanos, de Lebu, quienes lo dedicaron al cabotaje.

En viaje de la caleta Quidico para Lebu, encalló con neblina en la isla Mocha, perdiéndose totalmente el dia 17 de mayo de 1899.

Conducia un cargamento de frutos del pais.

Los náufragos, en número de 4, incluso el capitan Guiamellini, salvaron en un bote de la nave. Las informaciones que nos ha sido dado consultar no dan luz alguna respecto a las evidencias de este siniestro.

«LUCILA.»

Balandra nacional, del porte de 35 toneladas de rejistro, construida en Chiloé con material de madera, su dueño don J. 2.° Lobos, cargada con mercaderias, se perdió totalmente en el puerto de Ancud, con motivo de un temporal de viento del cuarto cuadrante, el dia 3 de junio de 1899.

«VICTORIA BUHLER.»

Goleta chilena, construida en Chiloé con material de madera, en viaje del rio Maullin para Valdivia, con un cargamento de frutos del pais; naufragó al N. de Punta Estaquillas por efecto de un temporal de viento del N., el dia 7 de agosto de 1899, pereciendo toda la tripulacion; mas, las informaciones que se han tenido a la vista no espresan las evidencias del siniestro de la VICTORIA BÜHLER, no indican el tonelaje de la nave i sí tan solo el nombre del capitan, señor J. B. Espinosa.

«JUANA ROSA.»

Balandra chilena, del porte de 30 o mas toneladas gruesas, construida en Chiloé con material de madera, que naufragó en la boca del rio Maullin, por causa que no indican las crónicas, salvando toda la tripulacion.

«VICTORIA.»

Goleta nacional del porte de 75 toneladas de rejistro, construida con material de madera en los astilleros de Chiloé,

en viaje de Ancud i destino al Corral con un cargamento de trigo, naufragó en la caleta de Guayusca (litoral de Llanquihue), el 7 de noviembre de 1899.

Los tripulantes perecieron ahogados, pero no se hace mencion de las evidencias del siniestro.

«ANCON.»

Pequeño vapor chileno, del porte de 25 toneladas de rejistro, en viaje de la rada de Paposo para la de Taltal, con un cargamento de coke, naufragó en la caleta Bandurria el 21 de noviembre de 1899.

Los náufragos salvaron en un bote. La causa del siniestro se atribuyó a una mar gruesa del SO.

«KING FISHER.»

Goleta nacional, del porte de 12 toneladas de rejistro i construida en Magallanes, naufragó en Punta Arenas por efecto de una fuerte racha de viento del SO., salvando los náufragos en un bote.

El dueño i capitan era don N. Pereira. El siniestro ocurrió el dia 16 de noviembre de 1899.

«DUNTROONE.»

Fragata británica, del porte de 1,500 toneladas de rejistro, en viaje de Belfast para Junin, con un cargamento de carbon de piedra, naufragó en el estrecho de Nelson en el mes de octubre de 1899, por efecto de un fuerte temporal de viento del NO.

Los náufragos salvaron en un bote, en número de 7. La tripulacion se componia de 24 hombres, incluso el capitan, i de 2 pasajeros.

Las informaciones que se han podido consultar no arrojan detalles respecto de las evidencias del siniestro.

El capitan de la DUNTROONE era Mr. Winterton.

«TOLTEN.»

Vapor chileno, del porte de 240 toneladas de rejistro, construido con material de fierro en los astilleros de Francia por los señores F. i G. Rennie en 1873, por órden de los ajentes del Gobierno de Chile, para servir de remolcador en los rios australes del pais.

Lo trajo a Chile el capitan de navio don Leoncio Señoret, i sus dos hijos los tenientes Leoncio i Manuel.

En 1879 cuando la guerra del Pacífico, a que Chile fué provocado por el Perú i Bolivia, fué armado en guerra con 4 cañones, e hizo toda la campaña, prestando variados servicios.

En 1894 fué arrendado por el Gobierno al señor Santiago Steel, i arqueado en aquella fecha como nave mercante, dió 168 toneladas de rejistro i 317 gruesas.

Años mas tarde fué rematado en subasta pública, por no ser útil al servicio del Estado, i comprado por la Compañia Chilena de Remolcadores i desarmado, destinándolo a servicio de ponton o almacen flotante.

Estando amarrado en la primera andana de buques el 14 de agosto de 1900, a consecuencia de habérsele ido encima la chata JULIA, con motivo del fuerte temporal de viento N. que sopló ese dia i el anterior, se fué a pique, perdiéndose totalmente.

1900

«NORA.»

Pailebot nacional, del porte de 46.81 toneladas de rejistro, construido con material de madera en uno de los astilleros del archipiélago de Chiloé en 1875, que ingresó en la matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1897, propiedad de

don Same C. Woodoll, de Talcaguano, quien lo dedicó a la navegacion del cabotaje.

El Nora fué abandonado por sus tripulantes en la rada de Valparaiso el dia 12 de mayo de 1900, con motivo de un fuerte viento del N., yéndose a pique al dia siguiente a las 9 h. a. m., sin pérdida de vidas.

Este pailebot vivió 25 años a flote, navegando en las aguas del Pacífico, lo que prueba que las maderas que se producen en las islas del archipiélago de Chiloé no son tan malas como las suelen juzgar los que ignoran el mal sistema del corte i preparacion de las maderas que se emplean en la construccion naval, en el comun de los casos.

El hecho de haber sido construido en 1875 e ingresado a la Matrícula de las naves de la Marina Mercante nacional solo en 1897, está demostrando que el Nora navegó en las aguas del sur de Chile durante 22 años sin un nombre oficial; i entendemos que como esta nave hai muchas otras que navegan en los archipiélagos de Chiloé, Guaitecas, Chonos, etc., hecho irregular, solo achacable a las autoridades marítimas de esas provincias i localidades; pero que bien pudiera dar oríjen a sucesos desagradables, por no hallarse con sus papeles en debida forma.

«OAKBANK.»

Barca británica, del porte de 1,338 toneladas de rejistro, en lastre, capitan Mr. Crassey, procedente del Callao i destino al puerto de Iquique, con 20 hombres de tripulacion i 22 dias de viaje, que naufragó a las 4 h. a. m. del dia 26 de mayo de 1900, sobre la costa O. de la isla Serrano, donde rompió sus fondos, por las razones que espone la sentencia de la Corte Naval Inglesa que se copia a continuacion, tomando tan solo la parte sustancial:

«*(a.* La Corte Naval reconoce que el buque Oakbank desde las 12 de la noche del lúnes hasta las 4 de la mañana del mismo dia (marzo 24), hora en que naufragó, fué dirijido con

mucho descuido i que hubo neglijencia i poca vijilancia de parte del capitan i oficiales de dicho buque;

«(*b*. Que el capitan Cassey no debió acercar tanto la costa o el puerto desde que avistó de noche el faro de la isla, signo inequívoco del peligro, debiendo haber esperado la mañana siguiente para fondear tranquilamente en el puerto, sin esponer su buque a perderse, como ha sucedido;

«*c*). Que el segundo piloto del buque Mr. J. Wakchan, es culpable de descuido por no haber dado el aviso correspondiente al capitan Cassey, estando de guardia, de que el buque a la madrugada del lúnes estaba a la vista del puerto, i que se divisaban las luces del faro de la isla Serrano; i

«*d*). Que por todas estas consideraciones, i estando ademas contestes todas las declaraciones tomadas, el Consejo Naval condena al capitan Mr. Crassey a suspension por el término de seis meses desde la fecha de la sentencia, el libre ejercicio de su título de capitan de la marina mercante, i a tres meses de igual suspension al primer piloto Mr. Samuel Bactrick.

«En cuanto al segundo piloto Mr. Wakchan, la Corte acuerda censurarlo por su conducta en el naufrajio, conforme a lo dispuesto en el punto *c* de dicha sentencia.»

Los náufragos salvaron en los botes de la nave; pero esta fué del todo destrozada por el mar en los dias subsiguientes. Se salvó tan solo la arboladura, parte del velámen i otros objetos de poca monta de la parte movible.

«SOFIA GUZMAN.»

Barca nacional (ántes llamada MATILDE) del porte de 596.39 toneladas de rejistro, construida en Canadá con material de madera, en 1874, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante de Chile en 1880, propiedad de don Manuel Guzman Velazquez, de Valparaiso, quien la destinó al cabotaje.

Salió del puerto de Ancud con destino al de Valparaiso i

un cargamento completo de maderas, el dia 5 de julio de 1900; pero asaltada por un récio temporal de viento del cuarto cuadrante, zozobró no léjos del puerto de salida; pues pocos dias despues vararon en la playa de Guao dos salvavidas con el nombre de la Sofia Guzman.

Los datos suministrados respecto a este buque hasta mediados del mes de agosto, lo dan por perdido con todos sus tripulantes, habiendo sido visto el dia 8 a 80 millas al N. de Ancud.

La cañonera chilena Pilcomayo, que dejó el puerto de Ancud algunos dias despues que la Sofia Guzman, entró de arribada el dia 16 con algunas averias, por no poder soportar la fuerza del temporal del NO. que soplaba cerca de la costa. Este temporal, segun las versiones llegadas de Chiloé i Valdivia, ha sido uno de los mas duros que se han esperimentado en ese litoral.

El capitan de la Sofia Guzman era el conocido marino don Juan Rasmussen, capitan patentado de la Marina Mercante nacional e hijo del anciano capitan danes don Jorje Rasmussen, hoi práctico de la Gobernacion Marítima de Valparaiso, padre de tres jóvenes, todos ellos marinos, oriundos de Ancud (Chiloé).

La tripulacion se componia de 14 hombres.

La barca Klondyke salió de Ancud el mismo dia que la Sofia Guzman; pero aquélla, notando la fuerza del temporal o colocada en mejor situacion, se guareció al socaire de la isla Quiriquina durante 10 dias, para dejar pasar el mal tiempo, i continuando en seguida su destino, llegó a Antofagasta el dia 5 de agosto.

El capitan de esta nave supuso que la Sofia Guzman no pudo haber resistido la fuerza de los temporales sucesivos que reinaron por aquellos dias del mes de julio en el litoral de Valdivia.

La tripulacion de la Sofia Guzman era la siguiente: don Juan Rasmussen, capitan; don José Biancher, piloto; don Adolfo Rater, pilotin; N. Payancan, contramaestre; Juan Loaisa, mayordomo. Marineros; Manuel Garai, Manuel Man-

cilla, Amador Gonzalez i Arturo Racil; mozos, Pedro Torres, Edmundo Oyarzun, Juan Leiva; cocinero, Ceferino Carvajal.

«LUIS COUSIÑO.»

Vapor chileno, del porte de 1,041.65 toneladas de rejistro, construido con material de fierro en Liverpool en 1873, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1890, propiedad de la Compañia Esplotadora de Lota i Coronel, de Valparaiso, quien lo dedicó a la navegacion jeneral.

Esta nave, ántes llamada Santa Rosa, perteneció a la Compañia de Navegacion por Vapor en el Pacífico (P. S. N. C.) Sus nuevos dueños lo dedicaron al trasporte de pasajeros i tambien para carbon de piedra del puerto de Lota a los del N., conduciendo de retorno al S. minerales de cobre para la fundicion de Lota.

El Luis Cousiño habia salido de Lota con destino a Valparaiso en la noche del 18 de julio de 1900 con temporal de viento N., conduciendo un cargamento de 1.500 toneladas de carbon i algunos pasajeros destinados a Valparaiso; pero al enfrentar la isla Quiriquina en la mañana del dia siguiente, bajo el imperio de un fuerte temporal de viento del NO., que habia decidido a su capitan don Cárlos E. Michaelson a arribar al puerto de salida, zozobró, dando apénas tiempo para alcanzar a arriar algunos botes; pero solo uno de éstos salvó, arribando al puerto de Lota con los náufragos siguientes: N. Henrikson, Roberto Mac-Donald, Juan B. Corte, Miguel Oyarzun, Baldomero Silva, Eliodoro Cerna, Juan Tarra, Juan Espinosa, Mauricio Tarnet, capitan Cordan i Baltimore Maraujo. Estos dos últimos iban a Valparaiso en calidad de pasajeros.

En la mañana del 20 salió de Lota el vapor Cárlos Roberto en busca de los demas botes, pero sin éxito alguno.

Se sabe que murió el capitan i la mayor parte de los tripulantes, i asimismo la señora del injeniero segundo del

buque, que pereció ahogada en un camarote con su hijita única.

No hemos tenido mayores informaciones i nada sabemos de las verdaderas evidencias del siniestro; pero hai motivos para creer que al LUIS COUSIÑO se le corrió la carga a la banda i que esta fué la verdadera causa del naufrajio tan rápido como inesperado, sin dar tiempo a los náufragos para ponerse a salvo ni tomar los botes.

De los cuarenta i tantos tripulantes del vapor, solo han salvado los once náufragos nombrados, i es de sentir que las informaciones oficiales hayan brillado por la indiferencia con que se miran de ordinario los siniestros marítimos que ocurren en nuestras costas.

«MARGARITA.»

Barca chilena del porte de 790.72 toneladas de rejistro, construida en Sunderland con material de madera, en 1863, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1885, propiedad de don Guillermo Ruthe, de Valparaiso, quien la dedicó a la navegacion jeneral.

Hallándose al ancla en el puerto de Lota, con un cargamento completo de carbon de piedra que debia conducir al N., batida por un fuerte temporal de viento del cuarto cuadrante, le faltaron las amarras i se fué sobre la costa, perdiéndose totalmente en la noche del 21 de julio de 1900.

La tripulacion salvó en los botes de la nave.

«MAIPO.»

Vapor chileno remolcador, destinado a servir de la rada de Antofagasta, propiedad de don Ricardo Orchard, naufragó en la barra de la Dársena, ahogándose el maquinista, en la noche del 22 de julio de 1900.

La causa del naufrajio fué una gran braveza de mar que ocurrió en aquella costa en el citado dia i subsiguientes. La

pérdida fué total i los náufragos recibieron ausilios de tierra.

El remolcador MAIPO no figuraba en la matrícula de los barcos de la Marina Mercante nacional que se publica anualmente en la *Memoria de Marina*, olvido algo comun tratándose de naves provinciales o que no hacen el cabotaje; pero que, dado su arqueo, deberia haber sido inscrito, por lo que no sabemos su tonelaje i lugar de construccion.

«LAURA.»

Chalupon de mas de diez toneladas gruesas, perteneciente a la sub-inspeccion de colonizacion de Chiloé. En viaje de la colonia del rio Palena i con destino a la bahia de Ancud, con un cargamento de puertas i ventanas, naufragó en la isla Guati en la noche del 22 de julio de 1900.

Tripulaban esta embarcacion el patron de ella i dos marineros, salvando únicamente el marinero José Quilapane, de Chonchi.

Las investigaciones que han llegado hasta nosotros no adelantan nada respecto a las evidencias del siniestro.

«LLANQUIHUE.»

Fragata chilena del porte de 1,120.99 toneladas de rejistro, construida con material de madera en Bath (Estados Unidos de América) en 1864; ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1890; propiedad de don Federico Oelkers, armador de Puerto Montt, quien la destinó a la navegacion jeneral.

La LLANQUIHUE procedia de Puerto Montt i salió de Ancud el 30 de julio de 1900 con destino a Iquique, conjuntamente con la barca, tambien chilena, BENILDE, ámbas con cargamento de maderas.

Esta última llegó a su destino a mediados del mes de agosto; mas no así la LLANQUIHUE, capitan H. Watson, que se

dió por perdida en alta mar despues de 60 dias, o sea a fines de setiembre.

El capitan navegaba con su señora i una hijita; i el buque habia recibido importantes reparaciones en uno de los diques de Valparaiso en el mes de abril del mismo año, que la dejaron en buenas condiciones para la navegacion.

El capitan Watson era mui conocido en la costa i bien reputado por su pericia marinera i cualidades de carácter.

La LLANQUIHUE ha sufrido pérdida total; pero se ignoran las evidencias del siniestro; si bien es del caso consignar aquí un telegrama oficial enviado desde el puerto del Corral, con fecha 8 de octubre de este año:

«El guardian del faro de Punta Galera encontró en la playa de Collin un pedazo de la parte de popa de un buque con el nombre de LLANQUIHUE i supone sea de la fragata chilena de este nombre que salió de Ancud el 30 de julio.»

La LLANQUIHUE tuvo como primer nombre PLÉYADES, llamándose en seguida LAURA ROSALIA i por último LLANQUIHUE.

He aquí la lista de cuantos perecieron en el naufrajio de la LLANQUIHUE:

Capitan, H. Watson, señora, guagua i sirvienta; Piloto, Jorje Banche; marineros: Antonio Ranwich, Pedro Gonzalez, Domingo Valverde, Juan Alarcon i José Daniel Vargas; contramaestre, Pedro Mc-Neill; mayordomo, Pedro Montecinos; cocinero, Enrique Charles; mozos: Juan Vargas, Renguan, José Barria, Purísimo Alvarado, Luis Cerna, Secundino Yañez i Luis L. Barrientos; carpintero, Guillermo Torres. [1]

1. *El Ferrocarril* de Santiago del 25 de octubre de 1900 decia:

«Noticias comunicadas mas tarde por el capitan de la barca BENILDE que habia salido de Ancud el mismo dia que la LLANQUIHUE, supone que ésta última se habia abierto, debido a los fuertes balances que debió haber esperimentado en medio de un mar ajitado despues de un gran temporal. Que como a 200 millas de la costa sufrieron un temporal furioso con un viento que jugaba del NO. al SO. i vice versa, i que de repente les sobrevino una calma absoluta, por lo cual ámbos buques fueron juguete de las olas. El mismo capitan cree que la LLANQUIHUE se ha abierto, porque un buque italiano que venia de Europa para Iquique, que cortó

«ALIDA.»

El 24 de setiembre de 1900 pasó a la vista del faro de Curaumilla la barca inglesa de cuatro palos COMLIEBANK, la que comunicó por medio de señales que tenia a su bordo algunos náufragos i deseaba se le mandase un bote para desembarcalos.

La gobernacion marítima de Valparaiso envió una chalupa en busca de los náufragos, que volvió nuevamente despues, trayendo al capitan Jacob Bodtker i diez tripulantes náufragos de la barca noruega ALIDA.

El capitan Bodtker dijo que habia salido el 24 de junio de Levuque (Islas Fijí) para las islas Azores, con un cargamento de 1,200 toneladas de copra o médula de cocos de palma.

Durante la navegacion le sorprendieron récios temporales que desarbolaron al buque por completo, destruyendo su cubierta i haciéndole hacer agua en abundancia. El 24 de agosto hallándose a 10 millas al SO. de las islas de Diego Ramirez, avistaron a la barca inglesa COMLIEBANK, quien los tomó a su bordo, abandonando inmediatamente la ALIDA.

El rol de la dotacion del buque náufrago era el siguiente:

Capitan, Mr. Jacob Bodtker; piloto 1.° Mr. George Thomassen; piloto 2.° Mr. Servin Halling; mayordomo, John Boge; velero, Emanuel Sundberg, i 9 marineros.

---

ese meridiano próximamente unos cuantos dias despues del temporal, encontró una nata de maderas surtidas, simulando una gran balsa.»

Por estos datos, aunque mui incompletos, se puede suponer que los temporales ocurridos a fines del mes de julio i la primera quincena de agosto, han sido una sucesion de ciclones verdaderamente récios, no estraños a esa rejion, especialmente en el promedio del invierno, i es de lamentar que los buques que los esperimentaron no hayan comunicado sus observaciones meteorolójicas. Pero se comprende que las naves han cruzado el vórtice de la tormenta por los cambios de viento enunciados i la calma que les sucedió; mas es de lamentar no haber podido tener a la vista el libro de bitácora del buque italiano, que confirmaria nuestra presuncion, i asimismo el de la barca BENILDE, consorte, al parecer, de la fragata LLANQUIHUE.

De esta tripulacion perecieren ahogados el piloto 1.° George Thomassen i el mayordomo John Boge.

El marinero John Alberhaunssen se quedó voluntariamente como tripulante de la barca COMLIEBANK.

La barca ALIDA habia sido construida en Glasgow en 1868 con material de fierro i en los astilleros de los señores Aitken i Mansel, i media 858 toneladas de rejistro.

La COMLIEBANK, que hizo el salvamento, iba en viaje de Cardiff para Santa Rosalia (Méjico) con un cargamento de carbon de piedra.

«UNA BARCA.»

El capitan Schmidt de la barca alemana de cuatro palos PLACILLA, que fondeó en Valparaiso el 10 de setiembre de 1900, procedente de Hamburgo, con 86 dias de navegacion, comunicó al gobernador marítimo que el dia 23 de agosto del mismo año, por los 57° 24' de lat. S. i 69° 58' de lonj. O, pasó a la distancia de 4 millas de una barca desarbolada que estimó como de 1,200 a 1,300 toneladas.

La barca tenia el baupres i el botalon de foque quebrados, i asimismo el trinquete rendido como a 2 metros mas arriba de la cofa.

Al palo mayor le faltaban los masteleros i las vergas, i el palo mesana se veia roto en la encapilladura de las járcias.

Portaba algunas velas de estai entre el palo mayor i el trinquete i una en el de mesana.

A popa del palo trinquete habia una cámara grande i a popa del mayor otra mas chica. El palo de mesana parecia que pasaba por la cámara de cartas.

Se notaba la tripulacion a bordo de la barca; pero al saludarla por medio del Código internacional de señales i ofrecerle su ausilio, dado el estado de destrozo de su aparejo, no recibió contestacion alguna, por lo que la PLACILLA se supuso habia perdido las señales i aun el mismo código. [1]

1. *El Mercurio* de Valparaiso de los dias 11 i 12 del mes de setiembre de 1900.

Se presume haya sido abandonada mas tarde o naufragado a impulso de los fuertes temporales que han reinado en este año al S. del cabo de Hornos.

«JENERAL CLARETTE.»

Barca francesa, del porte de 1,710 toneladas de rejistro, procedente de Swansea i con destino a San Francisco de California, con un cargamento de carbon de piedra, capitan M. Henry Réhel.

Despues de un viaje feliz, el 31 de agosto de 1900 se hallaba embocando el estrecho de Le Maire i en espera de un tiempo apropiado para dirijirse al cabo de Hornos; pero la completa calma por una parte i las fuertes corrientes por otra, arrastraron a la JENERAL CLARETTE sobre las rocas del cabo Buen Suceso, el dia 3 de setiembre de 1900 a las 4 h. 20 m. a. m., en medio de una tempestad de nieve, gran cerrazon i fuertes rachas de viento del O.

Al ver el capitan que la pérdida del buque era inevitable, trató de poner a salvo la tripulacion, ordenando embarcar un bote miéntras se acumulaban los víveres en los demas. Durante esta operacion ocurrió la muerte del primer oficial M. Alfred Lechaux, que falleció reventado o molido por un fuerte golpe del bote en que se pretendia embarcar. Al mismo tiempo se perdió el segundo bote i una ola arrebató al marinero José Kerdreho. El tercer bote fué roto por el mar, no quedando mas que el chinchorro, miéntras la popa de la barca se hacia inhabitable.

Despues de muchos esfuerzos se consiguió comunicar con tierra, estableciendo un andarivel mediante la única embarcacion salvada, pudiendo de este modo escapar los 24 sobrevivientes del naufrajio. Los víveres alistados en el primer momento fueron barridos por el mar junto con los botes, alcanzando a salvar dos cochinillos i 22 gallinas. No se pudieron salvar víveres ni efectos, papeles o valores. Se abandonó la barca i la tripulacion resolvió dirijirse a Punta Arenas de Magallanes.

La marcha se emprendió al principio a traves del bosque cubierto de nieve, sepultándose los viajeros hasta el muslo en repetidas ocasiones, hiriéndose los piés, conjelándose algunos i produciéndoles inflamaciones en las piernas, viéndose, ademas, obligados a limpiar el lugar donde debian reposar durante la noche.

Como la marcha en tales condiciones era irrealizable, acordaron hacerla costeando la playa aprovechando la baja marea. Intertanto, las provisiones se agotaron i se vieron obligados a mantenerse con mariscos i de carne de lobos marinos que por casualidad i sin elementos se pudieron proporcionar.

Así con esa penosísima marcha de siete dias, llegaron el 10 a la bahia Thetis, instalándose en las casas abandonadas de la sub-prefectura arjentina, pasando en ellas la noche. Salieron nuevamente en la mañana del 11 i llegaron al cabo San Vicente. Allí encontraron a un indio que les aconsejó volver a bahia Thetis para que descansaran durante algunos dias, haciendo esfuerzos porque le dieran una carta que él, decia, entregaria en un depósito que estaba en la costa. Los náufragos volvieron atras i se alojaron en Thetis.

Miéntras esto ocurria a los náufragos de la JENERAL CLARETTE, el vapor chileno ELENA habia fondeado en caleta Falsa, Tierra del Fuego, i el dia 11 el capitan señor J. Leoni, acompañado del contador don Tobias Adams i del marinero H. Ovesgord, emprendieron por tierra un viaje de paseo o caza, internándose en la montaña, i despues de algunas andanzas i tropiezos, resolvieron ir a la bahia Thetis, i poco ántes de llegar a ese lugar, los escursionistas divisaron unos humos, los mismos que hacian los náufragos para confeccionar su alimento. Este feliz encuentro ocurrió a las 7 h. 30 m. p. m. del dia 11 de setiembre.

Los escursionistas pusieron a disposicion de los náufragos los escasos víveres que habian preparado para su caceria, aumentando así la frugual comida de los náufragos, que era compuesta de sopa de mariscos i de algunos escasos restos de carne de lobo marino que se disponian a comer en ese momento.

Impuesto del naufrajio de la Jeneral Clarette, el capitan Leoni del vapor Elena les ofreció llevarlos en su buque al puerto chileno de Punta Arenas. En efecto, el dia 12 regresaron a caleta Falsa i fueron atendidos i alojados a bordo.

El 14 zarpó el Elena con destino al Magallanes. En Ushuwaia el gobernador arjentino atendió a los náufragos obsequiándoles algunos objetos i el 19 a las 2 h. a. m. fondeaban en nuestra colonia. Ese mismo dia se hizo cargo de los náufragos el ajente consular frances Mr. Juan Blanchard, quien les proporcionó ropa i hospedaje.

Los sobrevivientes del naufrajio fueron: Henry Réhel, capitan; Louis Joasson, 2.° capitan; Louis Pierre Chalimel, teniente segundo; Marin Le Bars, contramaestre; Laurent Urvai, guardian; Leon Gourdin, mecánico; Olivier Coto, cocinero; Garrec Pierre, carpintero, i 16 marineros.

Los muertos fueron: Alfred Lechaux, teniente primero, i José Kedreho, marinero.

Un telegrama de Montevideo, del 9 de octubre, nos hizo saber que en ese dia pasaron por aquel puerto los náufragos de la Jeneral Clarette a bordo del vapor ingles Orissa con destino a Francia, mui agradecidos del tratamiento que habian recibido de las autoridades chilenas de Magallanes.

«JOSEFA.»

Barca chilena, del porte de 838.35 toneladas de rejistro, construida en Sestri (Italia) con material de madera, en 1873, que ingresó a la Matrícula de la Marina Mercante nacional en 1896, propiedad de don Alejo Ibarra, armador de Ancud, quien la dedicó a la navegaeion jeneral.

En viaje del puerto de Iquique para el de Melinka (Islas Guaitecas), donde debia tomar un cargamento de maderas, naufragó el dia 5 de setiembre de 1900 en la costa NE. de la isla Guaiteca Grande, entre puerto Low i Melinka, perdiéndose totalmente. Los náufragos salvaron en los botes de la Josefa, siguiendo viaje a Melinka, puerto de su destino.

Las informaciones oficiales que se han tenido a la vista no adelantan nada respecto a las evidencias que motivaron el siniestro.

«JULIA.»

Esta chata o almacen flotante se fué a pique a las 12 h. m. del dia 26 de julio de 1900 a causa de los constantes temporales que tuvieron lugar en el invierno, i tambien por haber quedado estropeada con el choque que habia tenido con el vapor TOLTEN el año pasado.

La JULIA habia sido fragata noruega con el nombre de ROTA, i cuando se matriculó con bandera nicaragüense o guatemalteca por los años 1878 a 1879, llevó el nombre de HUMBERTO 1.°, siendo sus dueños los señores Gervasoni Hermanos, de Valparaiso. Desarmada mas tarde por su estado de vetustez, se le puso el nombre de de JULIA.

«GUINEVERE.»

Barca chilena, del porte de 959.67 toneladas de rejistro, construida en Digby con material de madera, en 1870, matriculada en la Marina Mercante nacional en 1885, propiedad de la Compañia Esplotadora de Maderas de Valparaiso, que la destinó a la navegacion jeneral.

La GUINEVERE habia salido del puerto de Quenche con destino a los puertos del N. el dia 15 de setiembre de 1900; pero, atollada por vientos del N., se vió obligada a fondear el dia 8 de octubre no léjos de la isla de Cochinos, en el canal de Chacao; mas, como arreciase el tiempo el dia 14, i hubiese perdido una ancla i destrozádose totalmente su molinete, pidió ausilio al vapor PUDETO para que la remolcase a la bahia de Ancud i dejar pasar el mal tiempo. El dia 16, siendo remolcada, le faltó el remolque, i empeñada en la costa de Punta San Antonio, varó al N. del muelle de Ancud, donde fué inutilizada totalmente.

La GUINEVERE conducia un cargamento completo de durmientes para ferrocarril, destinado al puerto de Valparaiso o a los de mas al N. de la República, que se salvó mas tarde en gran parte; pero no hubo pérdida de vidas.

«P. N. BLANCHARD.»

Fragata de los Estados Unidos de América, del porte de 1,582 toneladas de rejistro, que habia sido construida con material de madera en 1876. Habia salido de Baltimore el 4 de mayo de 1900 con un cargamento de carbon de piedra i destino a San Francisco de California, donde residian sus armadores.

Desde su entrada al hemisferio sur el tiempo le fué contrario, alternándose entre calma i temporales desenfrenados, opuestos siempre a su derrota, que alargaban su viaje, causando a sus tripulantes sufrimientos i a la nave diversas averias.

Habia llegado lo mas crudo del invierno: el sol alumbraba de lleno las tierras boreales, apénas si enviaba algun rayo que llegaba pálido al traves de las brumas frias del hemisferio glacial, que habia alcanzado la fragata en el paralelo de 58° de lat. S.

Los vientos tempestuosos del O. empezaron a tomar ese carácter que los hace terribles.

La P. N. BLANCHARD se mantuvo varios dias a la capa; el capitan Courtney luchó miéntras pudo contra aquel viento tan fijo i aquella mar borrascosa, que poco a poco iba abriendo las costuras del buque i formando grandes vias de agua.

Las averias iban en aumento i fué necesario arribar a algun paraje para remediarlas. Port Stanley, en las islas Malvinas, fué elejido como el puerto de refujio, porque es el único que por allá se encuentra.

Una vez allí, el capitan Courtney i su jente se dedicaron a reparar la fragata de la mejor manera posible, i cuando esto se hubo conseguido, salieron de nuevo a la mar i navegaron

al SO., dispuestos otra vez a montar el cabo de Hornos; pero cuando ya se hallaban cerca de él, azotados por un récio temporal, una ola tremenda le llevó un marinero, quebrando las piernas de otro, muriendo en seguida el piloto a consecuencia de las privaciones i fatigas.

El agua habia penetrado lentamente en la masa del carbon, descomponiendo sus gases i elevando la temperatura hasta el grado de la ignicion.

Dos mil toneladas de combustible sienten en las entrañas la accion del fuego, i éste revienta despiadado por las escotillas.

No hai tiempo que perder: el capitan Courtney se ha dado cuenta del peligro, su buque se ha trasformado en un infierno de fuego que flota sobre otro de agua, ajitado por el viento helado.

Llama a su jente, la divide en tres grupos, les da rápidas instrucciones, se aprovisionan tres botes, i luego se arrian, embarcándose en ellos tres divisiones de tripulantes, que ya quedan desamparados en el mar.

El capitan Courtney pudo llegar con su jente a la bahia Cynet i enviar noticias de su situacion a Port Stanley.

El 18 del mes de setiembre se enteraba de ellas el cónsul norte-americano de aquel puerto, i ese mismo dia envió una goleta en socorro de los náufragos.

La P. N. Blanchard se perdió totalmente; pero no han llegado mas datos hasta nosotros. [1]

«KLONDYKE.»

Barca chilena del porte de 485.11 toneladas de rejistro, construida con material de madera, en 1862, en Sunderland (Inglaterra) i en los astilleros de A. P. Austin and Sons. Fué matriculada en 1882 en la Marina Mercante nacional, por su dueño don Tomas Pigatt, armador de Calbuco, quien la destinó a la navegacion del cabotaje.

1. *El Mercurio* de Valparaiso del 29 de octubre de 1900.

La KLONDYKE tuvo por primer nombre DRYNES, despues SUHAR, en seguida NAVARRO I BURR, i, por último, KLONDYKE.

Salió de Valparaiso por última vez el dia 20 de marzo de 1900 con destino a Iquique, llevando un cargamento surtido, volviendo a Chiloé para cargar maderas.

Esta barca dejó el puerto de Quemchi en el mes de octubre del mismo año i el 16 del mismo mes naufragó en la playa de Cucao con su cargamento de maderas, perdiéndose totalmente.

Segun los telegramas llegados del pueblo de Castro, no se conocian las evidencias del siniestro; pero debe atribuirse a los temporales de viento del cuarto cuadrante que soplaron en esos dias.

En la mañana del 16 amaneció la KLONDYKE varada en la costa i con la proa al O., lo que prueba que el buque habia sido fondeado ántes de varar. El buque se presentaba todo desmantelado i se hallaban en la playa los cadáveres de dos marineros. Nada se dijo de los demas, que es de suponer hayan perecido en esa inhospitalaria costa.

BUQUE DESCONOCIDO.

El capitan de la barca francesa CAROLINE, que fondeó en el puerto de Iquique el dia 28 de octubre de 1900, procedente de Dunckerke, comunicó a la autoridad marítima que el dia 17 del mismo mes, por los 49° 55' de lat. S. i 85° 40' de lonj. O. de Paris, pasó rozando el casco de un buque que se hallaba con la quilla al sol.

El casco del buque, agregó, media cosa de 60 metros de lonjitud, i en su redoso no halló nada de notable, pareciéndole que la voltereta era algo reciente.

«OTTERSPOOL.»

Fragata británica del porte de 1,840 toneladas de rejistro, construida en Sunderland, con material de acero, en 1896,

en los astilleros de W. Pikergill & Sons, propiedad de los armadores, la Sociedad Hull, Steamer Shipping i C.ª

Este buque habia salido de Shields con destino a Tocopilla conduciendo un cargamento de carbon de piedra, i a los 82 dias de navegacion, el 4 de noviembre de 1900, arribó al puerto de Caldera con su cargamento incendiado, llevado del propósito de salvar buque i cargamento; mas, no obstante los esfuerzos de sus tripulantes i los ausilios que le proporcionó la autoridad marítima, la fragata fué varada en la playa N. de la bahia, para evitar que se fuera a pique en un lugar inconveniente, de acuerdo con los armadores i el cónsul ingles.

El capitan, Mr. Reid, tres oficiales i la tripulacion compuesta de 20 hombres, llegó a Valparaiso en la mañana del 8 de octubre de 1900 en el vapor MAIPO, i se presentó al cónsul ingles, justificando así que la pérdida de la OTTERSPOOL habia sido total. Algunos dias despues el capitan regresaba al puerto de Caldera.

El casco de la OTTERSPOOL se puso en seguida a flote i fué adquirido por la Compañia Chilena Sud-Americana de Vapores i destinada a almacen flotante en Valparaiso, hasta donde fué remolcada.

«SAN AGUSTIN.»

Vapor de la Compañia Trasatlántica Española, del porte de 1,573 toneladas de rejistro, procedente de la costa del Pacífico i destino a Liverpool, conduciendo un cargamento surtido i pasajeros.

Habia salido de Valparaiso el dia 22 de noviembre de 1900 i el 23 de Coronel, donde habia rellenado sus carboneras.

Desde Chiloé hasta Tres Montes, el SAN AGUSTIN encontró tiempos duros del SO. al O., teniendo que mantenerse a la capa por espacio de 20 horas.

El 25 a las 2 h. p. m., embocó el canal Messier, fondeando en caleta Connor a las 9 de la noche.

A las 2 h. a. m. del dia 27 del mismo mes el vapor dejó a puerto Connor para continuar su navegacion por los canales occidentales de Patagonia, bajo las indicaciones del práctico que tenia a su bordo; a las 4 h. a. m., próximo a embocar las Angosturas Inglesas, se mandó avisar al jefe de las máquinas para que estuviera atento a las indicaciones que del puente se hicieran, como tambien se recorrieran i engrasaran los guardines del timon.

Cercano a la boya de Caution se ordenó média fuerza de máquina, navegando a enfilar el paso del E. de dicha angostura; enfilada ésta por la proa, i como a dos cables del centro, el buque tomó una pequeña guiñada sobre babor: al tratar de sujetarla metiendo caña a babor, se notó la rotura del guardin del timon, i cuyo eslabon roto se halla actualmente depositado en el Apostadero naval de Punta Arenas.

Se ordenó inmediatamente dar toda máquina atras, pero siendo tan corta la distancia que lo separaba de la isla del Medio, no fué posible parar la arrancada del buque, chocando éste en dicha isla con la amura de estribor; el retroceso del buque al chocar i la fuerza de la máquina atras zafaron al buque al instante, no pudiendo dar direccion en el momento, por la rotura del guardin; viendo que el buque se hundia rápidamente de proa, se hizo lo posible por embarrancar en la parte mas apropiada.

En seguida se guarnecieron las bombas de estanco que funcionaron al momento. Se varó el buque de popa, i a poca velocidad, en la ensenada que se forma al E. de Punta Sedal, dejando libre el canal. Inmediatamente se dió una estacha de proa a tierra i virando de ella se dió máquina avante para revirar i poner la proa a tierra, consiguiéndolo sin dificultad i quedando entónces sentada la proa en cuatro brazas de agua.

Se sondaron las bodegas de popa, departamento de máquinas i calderos, i estaban estancos; se amarró el barco con dos estachas a proa i dos a popa, dadas a tierra para que el buque no tuviese movimiento con las mareas; finalizada esta faena, faltó el mamparo de la seccion de carboneras, incen-

diándose ésta i los departamentos de calderos i máquinas, con lo que se perdió toda esperanza de salvar el buque. Se procedió al salvamento de la correspondencia, documentos del buque, i equipajes de pasajeros, los cuales en el momento del choque fueron conducidos a tierra; miéntras aguantó la seccion de la bodega de popa se continuó salvando víveres i enseres para refujiarse en tierra, faena que duró hasta las 11 h. 30 m., momento en que, faltando el mamparo de la seccion de popa, se ordenó el abandono inmediato del buque, hundiéndose éste instantes despues de largar el último bote, inclinándose sobre el costado de babor.

La conducta de los oficiales, clases i tripulacion del buque fué en todo correcta, sin que se notara el menor pánico ni sobresalto, obedeciendo todos, con calma, las órdenes del comandante.

Desde ese momento quedaron pues, en tierra, cuantas personas conducia el vapor San Agustin. Las atenciones que los pasajeros recibieron en la isla que habitaron, en nada desmerecen de las de a bordo.

Se levantaron tiendas de campaña, que prestaron magníficos servicios. El tiempo fué mui favorable, felizmente, pues hubo dos dias de sol.

El 29 en la tarde pasó el vapor norte-americano Coya frente al lugar del naufrajio. Solo en este dia, el 29, tuvieron los náufragos que resistir una lluvia achubascada, mui propia de esa época en las costas de Patagonia.

En el viaje hasta Punta Arenas no ocurrió ningun incidente desfavorable. Mas, horas despues de fondear el Coya desembarcaron todos los pasajeros del ex-San Agustin, i en tierra, apénas conocida la desgracia, numerosas personas i especialmente los miembros de la colectividad española, se dedicaron a hacer lo ménos dura posible la estadia de la oficialidad del buque náufrago.

El San Agustin habia sido construido con material de fierro, en Glasgow, en los astilleros de los señores Aitken i Mansell.

Esta nave llevó primero el nombre de Venezuela, en se-

guida el de Albano i últimamente el de San Agustin. Habia sido botado al agua en 1882, por manera que al naufragar contaba ya diezïocho años de edad, navegando en el Atlántico.

El naufrajio ha sido casual e inevitable, desde el momento que el sitio en que ocurrió es mui peligroso i estrecho, faltando los guardines del timon en el momento preciso de embocar las Angosturas Inglesas.

El personal del San Agustin era el siguiente, segun una correspondencia de Magallanes:

Capitan, don José Suarez Talavera; oficial 1.°, don Miguel Antich; id. 2.°, don Jaime Insen; id. 3.°, don Manuel Sanjuan; agregado, don Enrique Perez; maquinista 1.°, don Federico Carmona; id. 2.°, don Hilario Banfiel; id. 3.°, don José Jarjarelo; id. 4.°, don Manuel Nogues; contador, don Francisco Noguera; médico, don Justo Alonso; capellan, don Rafael Cuartero, i setenta i nueve individuos de tripulacion, entre cubierta, máquina i servidumbre.

Iban, ademas, numerosos pasajeros, en su mayor parte españoles, que se dirijian a Punta Arenas de Magallanes i a España.

«MARION BALLATYNE.»

Fragata inglesa, del porte de 1,567 toneladas de rejistro, construida en Glasgow con material de acero en 1888, en los astilleros de los señores Connell i C.ª

Hallándose al ancla en la bahia de Iquique i lista para hacerse a la vela, con un cargamento completo de salitre a su bordo, se incendió a las 2 h. a. m. del 6 de diciembre de 1900, sufriendo pérdida total.

ZELIA. [1]

Goleta chilena, de la matrícula de Punta Arenas de Magallanes, del porte de 123.98 toneladas de rejistro, construida

1. Este es el nombre oficial; pero en otros documentos se lee *Celia*, que parece mas correcto.

de madera en Southampton i propiedad del señor Adolfo Stubenrauch de Punta Arenas i dedicada a la pesca de lobos marinos.

Entrando la Zelia al Golfo Trinidad (canales occidentales de Patagonia) el 24 de noviembre de 1900, i encontrándose cerca de la isla del Medio, a la 1 h. p. m., un brusco cambio de viento la hizo perder el gobierno, i, arrastrada por la corriente, fué echada sobre una roca próxima a la isla. La goleta se tumbó en seguida sobre estribor, llenándose de agua en pocos minutos.

Los náufragos salvaron en el único bote que tenian a bordo i se refujiaron en la isla del Medio, i el dia 26, utilizando la misma embarcacion, se trasladaron a la isla Topar, en el canal Concepcion, de donde fueron recojidos por el trasporte chileno Casma i trasladados en seguida al crucero de S. M. C. Rio de la Plata, que los condujo a Punta Arenas de Magallanes.

La Zelia habia dejado ántes del naufrajio 7 hombres en Cabo Primero, península de Monte Carzo, i 6 en la isla Harposton, para ejercer la pesca.

El escampavia nacional Yañez fué encargado de recojer a los cazadores.

«ROSS SHIRE.»

Barca inglesa de cuatro palos, del porte de 2.148 toneladas de rejistro, construida con material de acero en 1891 en Greenok, en los astilleros de los señores T. Low i C.ª de Glasgow, i de la Matrícula de este puerto.

Habia salido el 20 de setiembre de New Castle (N. S. W) con destino al puerto de Caldera, conduciendo un cargamento de carbon de piedra de 3,400 toneladas, en cuyo puerto fondeó el 31 de octubre de 1900. Despues de haber descargado en Caldera 2.400 toneladas, siguió viaje a Pisagua con el resto del cargamento (1,000 toneladas).

La Ross Shire llegó a Pisagua el 14 de diciembre de 1900

i se incendió el dia 23 a causa de una gran esplosion de gases, yéndose a pique en la noche del mismo dia. La barca tenia a bordo 750 toneladas de salitre i 500 de carbon de piedra, que aun le quedaban por descargar.

La Ross Shire habia venido consignada a la casa de los señores Graham Rowe i C.ª de Valparaiso.

Su capitan Couper i la tripulacion salvó sin novedad; pero no se dan mas detalles relativos al siniestro.

El fallo de la Corte naval no ha llegado hasta nosotros por lo que no nos es dado señalar el oríjen del naufrajio.

FIN



ÍNDICE CRONOLÓJICO

1868

1869

1870

1871





ÍNDICE ALFABETICO

A

B

C

CH

D

E

F

G

H

I

J

K

L

LL

M

N

O

P

S

U

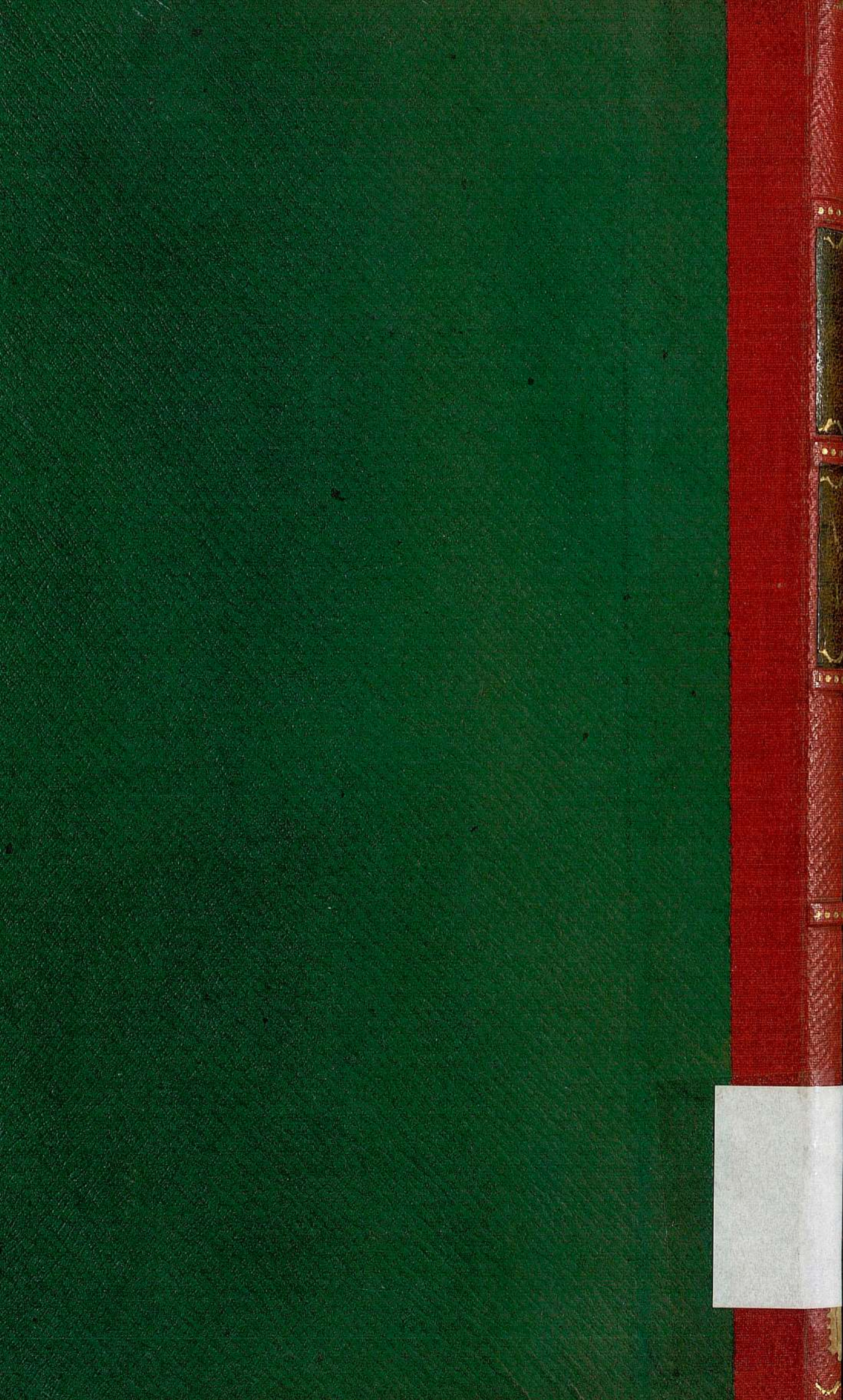
V

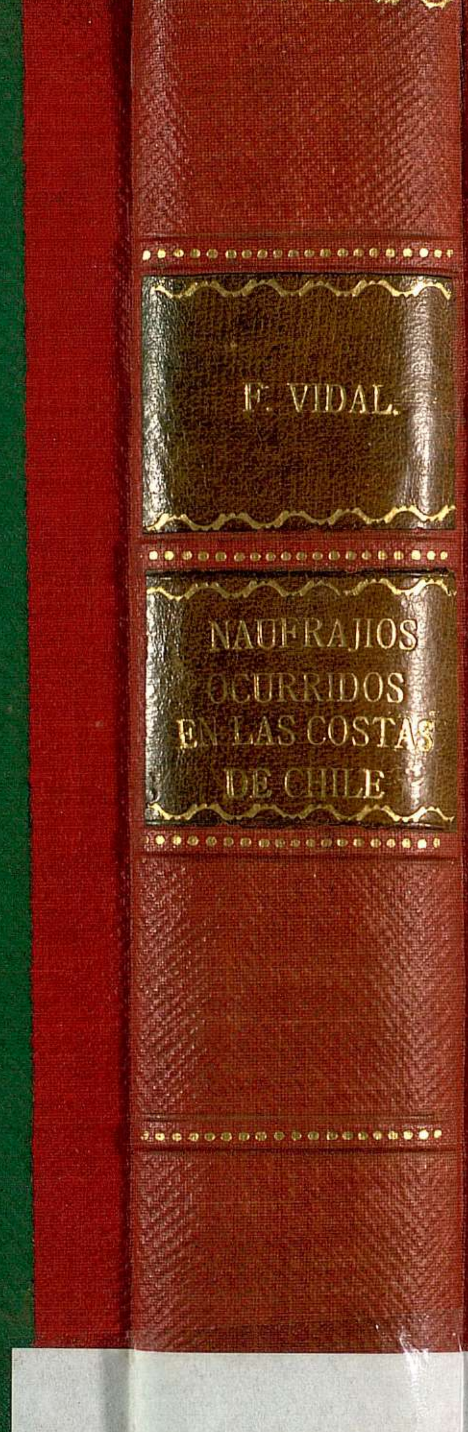
W

Y

Z

FIN DEL ÍNDICE




F. VIDAL.
NAUFRAJIOS OCURRIDOS EN LAS COSTAS DE CHILE